



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2023. gada 14. jūlijā  
(OR. en)

11888/23

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2023/0284(COD)**

---

---

**MI 622  
ENT 165  
ENV 862  
CODEC 1377  
IA 189**

## **PAVADVĒSTULE**

---

Sūtītājs:	Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>
Saņemšanas datums:	2023. gada 14. jūlijs
Saņēmējs:	Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāre <i>Thérèse BLANCHET</i>
K-jas dok. Nr.:	COM(2023) 451 final
Temats:	Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2023) 451 *final*.

---

Pielikumā: COM(2023) 451 *final*



Briselē, 13.7.2023.  
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Priekšlikums

## **EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA**

**par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -  
{SWD(2023) 257 final}

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

#### • Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Eiropas zaļais kurss ir Eiropas izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir līdz 2050. gadam nodrošināt klimatneitrālu un tīru aprites ekonomiku, kur resursu pārvaldība ir optimizēta un piesārņojums ir samazināts līdz minimumam. Aprites ekonomikas rīcības plāns<sup>1</sup> un Eiropas jaunā industriālā stratēģija<sup>2</sup> nosaka ceļvedi, lai Eiropas rūpniecība sasniegtu zaļā kursa mērķus. Rīcības plānā ir ietverta apņemšanās pārskatīt tiesību aktus par nolietotiem transportlīdzekļiem (NTL) ar mērķi “popularizēt apritīgākus uzņēmējdarbības modeļus, sasaistot transportlīdzekļu konstrukciju ar to apstrādes iespējām kalpošanas laika beigās, apsverot noteikumus par obligātu reciklētā materiāla saturu komponentos un uzlabojot reciklēšanas efektivitāti”. Arī ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plānā<sup>3</sup> ir uzsvērtā vajadzība Komisijai ierosināt jaunus pasākumus, lai mazinātu ES ārējo vides pēdu, kas saistīta ar NTL un lietotu transportlīdzekļu eksportu.

Gan Eiropadome<sup>4</sup>, gan Parlaments<sup>5</sup> ir atzinuši šīs iniciatīvas nozīmīgumu. Arī paziņojumā, kas pievienots priekšlikumam par Eiropas Kritiski svarīgo izejvielu aktu<sup>6</sup>, ir uzsvērtā autobūves nozares nozīme ilgtspējīgas kritiski svarīgu izejvielu piegādes nodrošināšanā un ES stratēģiskās autonomijas palielināšanā.

Transportlīdzekļu ražošana ir viena no resursietilpīgākajām nozarēm. Eiropas autobūves nozare rada 19 % no pieprasījuma pēc ES tērauda rūpniecības (vairāk nekā 7 miljoni tonnu gadā), 10 % no kopējā plastmasas patēriņa (6 miljoni tonnu gadā), ievērojamu daļu no pieprasījuma pēc alumīnija (42 % visām transporta iekārtām, aptuveni 2 miljoni tonnu gadā), vara (6 % automobiļu detaļām), gumijas (65 % no vispārīgu gumijas preču produkcijas) un stikla (1,5 miljoni tonnu plakanā stikla, ko saražo ES).

Tā kā autobūves nozare pārorientējas uz bezemisiju mobilitāti, un transportlīdzekļos arvien vairāk tiek iebūvēta elektronika, palielināsies pieprasījums pēc vara un kritiski svarīgām izejvielām. Starp tām ir retzemju materiāli, ko izmanto e-piedziņas elektromotoru pastāvīgajos magnētos, kurus visvairāk izmanto autobūves nozarē. Autobūves nozare arī izmanto progresīvākus vieglos materiālus, piemēram, kompozītplastmasu, augstas kvalitātes tēraudu un alumīnija sakausējumus.

Rezultātā transportlīdzekļu ražošanai var būt liela vidiskā pēda. Galvenais iemesls tam ir siltumnīcefekta gāzu emisijas, ko rada enerģija, kura vajadzīga, lai iegūtu un apstrādātu pirmreizējos materiālus, piemēram, ogles un dzelzsrūdu (tēraudam), boksītu (alumīnijam), varu un naftu (plastmasai). Turklāt tas, ka arvien vairāk tiek izmantoti sarežģīti materiāli un kompozītmateriāli, rada īpašas problēmas nolietotu transportlīdzekļu izjaukšanas, atkalizmantošanas un reciklēšanas jomā.

Ņemot to vērā, šā priekšlikuma mērķis ir veicināt autobūves nozares pāreju uz aprites ekonomiku visos transportlīdzekļa posmos — no konstrukcijas līdz nolietotu transportlīdzekļu galīgajai pārstrādei. Priekšlikuma pamatā ir spēkā esošo tiesību aktu kopas, kas sastāv no

<sup>1</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan\\_lv](https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_lv).

<sup>2</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal\\_lv](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_lv).

<sup>3</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan\\_lv](https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_lv)

<sup>4</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/lv/pdf>.

<sup>5</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040\\_LV.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_LV.html).

<sup>6</sup> COM(2023) 165 final.

divām direktīvām (Direktīva 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (“NTL direktīva”))<sup>7</sup> un Direktīva 2005/64/EK par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to otrreizēju izmantojamību [atkalizmantojamību], pārstrādājamību [reciklējamību] un reģenerējamību [atgūstamību] (“3R tipa apstiprinājuma direktīva”)<sup>8</sup>, izvērtējums.

NTL direktīva tika pieņemta 2000. gadā un bija pirmais harmonizētais ES regulējums, kas izstrādāts, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kam tuvojas to aprites laika beigas un ko uzskata par atkritumiem, tiek pārstrādāti videi nekaitīgā veidā. Direktīva satur noteikumus par NTL savākšanu un atsārņošanu, ar to tiek ierobežota bīstamu vielu klātbūtne jaunos transportlīdzekļos un noteikti mērķrādītāji attiecībā uz atkalizmantošanu un reciklēšanu (85 %) un atkalizmantošanu un atgūšanu (95 %), pamatojoties uz NTL vidējo svaru, uz transportlīdzekli gadā. Kopš to pieņemšanas šie tiesību akti nav būtiski grozīti.

Atkritumu pamatdirektīvas pārskatīšanas laikā 2018. gadā līdztiesīgie likumdevēji vienojās<sup>9</sup>, ka Komisija “pārskata [NTL] direktīvu līdz 2020. gada 31. decembrim un šajā nolūkā iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojumu, kam attiecīgā gadījumā pievieno tiesību akta priekšlikumu”. Pārskatīšanas laikā tika norādīts, ka NTL direktīvas pārskatīšanā galvenā uzmanība būtu jāpievērš tam, cik reāli ir noteikt reciklēšanas mērķrādītājus konkrētiem materiāliem, un nolietoto transportlīdzekļu “nezināmās atrašanās vietas” problēmai.

3R tipa apstiprinājuma direktīva, kas pieņemta 2005. gadā, nosaka ciešu saikni starp NTL direktīvas noteikumiem un konstrukcijas noteikumiem par atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību transportlīdzekļu tipu apstiprināšanas procesā. Konkrētāk, 3R tipa apstiprinājuma direktīva nosaka, ka transportlīdzekļi būtu jāizgatavo tā, lai tie būtu par 85 % reciklējami / atkalizmantojami un par 95 % atkalizmantojami / atgūstami, un NTL direktīva nosaka tādas pašus mērķrādītājus dalībvalstīm attiecībā uz transportlīdzekļu atkalizmantojamību, atgūstamību un reciklējamību. 3R tipa apstiprinājuma direktīva ir daļa no tipa apstiprinājuma satvara<sup>10</sup>, saskaņā ar kuru tiek testēti jaunu transportlīdzekļu tipi un transportlīdzekļiem piešķir tipa apstiprinājumu pirms to laišanas ES tirgū, ar noteikumu, ka tie atbilst tehnisko prasību kopumam.

Ar ierosināto regulu tiks atcelta gan 3R tipa apstiprinājuma direktīva, gan NTL direktīva, un tās tiks aizstātas ar vienu tiesību aktu. Tās mērķis ir modernizēt spēkā esošos ES tiesību aktus un uzlabot ES vienotā tirgus darbību, vienlaikus mazinot negatīvo ietekmi uz vidi, kas saistīta ar transportlīdzekļu konstrukciju, ražošanu, kalpošanas laiku un apstrādi ekspluatācijas laika beigās, un sniegt ieguldījumu autobūves un reciklēšanas nozaru ilgtspējā.

Šī ir Normatīvās atbilstības un izpildes programmas (*REFIT*) iniciatīva.

#### • **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Visupirms ierosinātā regula sakņojas vispārīgos ES tiesību aktos par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, kuru mērķis ir veicināt autobūves ražojumu brīvu apriti vienotajā tirgū, nosakot kopīgas prasības nolūkā sasniegt vidiskos, energosnieguma un

<sup>7</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/53/EK (2000. gada 18. septembris) par nolietotiem transportlīdzekļiem.

<sup>8</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/64/EK (2005. gada 26. oktobris) par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to otrreizēju izmantojamību un pārstrādājamību.

<sup>9</sup> Sk. Direktīvas 2018/849/ES (OV L 150, 30.5.2018., 93. lpp.) 10.a pantu.

<sup>10</sup> Regula (ES) 2018/858 par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību.

drošuma mērķus. Regula (ES) 2018/858<sup>11</sup> nosaka galveno procesuālo satvaru prasībām attiecībā uz mehānisko transportlīdzekļu apstiprināšanu un tirgus uzraudzību. Tā paredz noteikumus par transportlīdzekļu tipu atbilstību vairāku minētās regulas pielikumos uzskaitīto tiesību aktu prasībām. Ierosinātā regula nosaka prasības gan mehānisko transportlīdzekļu konstrukcijai, gan ražošanai atbilstoši aprites principam, un tiks iekļauta minētajos pielikumos, lai šīs prasības tiktu pārbaudītas un izpildītas tipa apstiprināšanas procesā<sup>12</sup>.

Ierosinātā regula papildina nesenos Komisijas tiesību aktu priekšlikumus, kuru mērķis ir uzlabot produktu ekodizainu un nodrošināt atkritumu ilgtspējīgu apsaimniekošanu, un ir saskanīga ar tiem.

Tas attiecas uz priekšlikumu jaunai regulai par baterijām<sup>13</sup>, kas aptver transportlīdzekļu akumulatoru baterijas un satur visaptverošu jaunu tiesisko režīmu, kurš aptver to pilnu aprites ciklu, lai mazinātu to vidisko pēdu. Ierosinātā regula par 3R tipa apstiprinājumu un NTL nesatur noteikumus, kas reglamentē akumulatoru bateriju konstrukciju, ražošanu un kalpošanas laika beigas. Tā attiecas uz transportlīdzekļiem kopumā, kā arī to detaļām un sastāvdaļām (izņemot akumulatoru baterijas), tādā veidā, kas papildina priekšlikumu par Bateriju regulu un nodrošinātu, ka tiek mazināta transportlīdzekļu kopējā vidiskā pēda. Tā arī ietver noteikumus, kas paredzēti, lai veicinātu akumulatoru bateriju demontāžu no NTL nolūkā nodrošināt, ka tās tiek atkalizmantotas vai reciklētas atbilstoši bateriju regulai.

Papildus akumulatoru baterijām Komisija iesniedza priekšlikumus, kuru mērķis ir mazināt citu resursintensīvu nozaru (kā būvizstrādājumi<sup>14</sup> un tekstilizstrādājumi<sup>15</sup>) vidisko pēdu, un ierosinātā regula par 3R tipa apstiprinājumu un NTL papildina šo iniciatīvu, aptverot autobūves nozari, lai nodrošinātu, ka uz ražotājiem, kas ražo transportlīdzekļus, kuri tiks laisti Savienības tirgū, attiecas kopīgi noteikumi, lai veicinātu šīs nozares pāreju uz aprites ekonomiku un stiprinātu tās ilgtspēju.

Ierosinātā regula ir arī saskanīga ar priekšlikumu regulai par ilgtspējīgu produktu ekodizainu<sup>16</sup>, kuras mērķis ir nodrošināt iespēju noteikt ilgtspējas snieguma un informācijas prasības plašam fizisku produktu klāstam. Atšķirībā no citiem ražojumiem, kā norādīts iepriekš, prasības par mehānisko transportlīdzekļu konstrukciju un ražošanu atbilstoši aprites principam patlaban ir balstītas uz konkrētu tiesisko regulējumu, kas attiecas uz transportlīdzekļiem un ir noteikts un tiek īstenots, izmantojot “tipa apstiprināšanas” procesu. Tādējādi tas ir atsevišķs tiesiskais regulējums, kas atšķiras no tā, kurš noteikts gaidāmajā regulā par ilgtspējīgu produktu ekodizainu. Turklāt regula par ilgtspējīgu produktu ekodizainu

---

<sup>11</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

<sup>12</sup> Ražotājs var iegūt sertifikāciju transportlīdzekļa tipam vienā ES valstī un tirgot to visā ES, neveicot papildu testus. Sertifikāciju piešķir nacionālā tipa apstiprinātāja iestāde, un testus veic norīkotie tehniskie dienesti: [https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en).

<sup>13</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par baterijām un bateriju atkritumiem, ar ko atceļ Direktīvu 2006/66/EK un groza Regulu (ES) 2019/1020 (2020/0353(COD)).

<sup>14</sup> Priekšlikums regulai, ar ko nosaka saskaņotus būvizstrādājumu tirdzniecības nosacījumus (COM(2022) 144).

<sup>15</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy\\_lv](https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_lv)

<sup>16</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai, ar ko izveido satvaru ekodizaina prasību noteikšanai ilgtspējīgiem produktiem un atceļ Direktīvu 2009/125/EK (COM(2022) 142 final), 2022/0095 (COD).

arī neattiecas uz transportlīdzekļu ekspluatācijas laika beigu posmu, uz kuru attiecas ierosinātā regula par 3R tipa apstiprinājumu un NTL.

Visbeidzot, ierosinātā regula neattiecas uz nolietotu transportlīdzekļu sūtījumiem, kurus reglamentē regula par atkritumu sūtījumiem<sup>17</sup>. NTL uzskata par bīstamiem atkritumiem, un saskaņā ar regulu par atkritumu sūtījumiem to eksports no ES uz trešām valstīm, kas nav ESAO dalībvalstis, ir aizliegts. Regulas par atkritumu sūtījumiem pārējie noteikumi attiecas arī uz citiem NTL sūtījumiem, arī starp ES dalībvalstīm.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

Pastāv arī sinerģija starp šo priekšlikumu regulai un citām ES rīcībpolitikām, jo īpaši klimata politiku. Autobūves nozares pāreja uz apritīgumu ir būtiska, lai ES sasniegtu 2050. gada mērķrādītājus attiecībā uz klimatneitralitāti, kas noteikti Eiropas Klimata aktā<sup>18</sup>, **kurš papildina citas iniciatīvas** paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %”<sup>19</sup> ietvaros. Turklāt šī iniciatīva papildina citas nesenās likumdošanas norises, kuru nolūks ir pārveidot autobūves nozari, piemēram, nesen pārskatītos CO<sub>2</sub> standartus pasažieru automobiļiem un autofurgoniem<sup>20</sup>, ierosināto “Euro 7” standartu emisijām no jauniem mehāniskajiem transportlīdzekļiem<sup>21</sup> un patlaban notiekošo transportlīdzekļu “tehniskā stāvokļa paketes”<sup>22</sup> trīs direktīvu pārskatīšanu. Turklāt regula papildina Kritiski svarīgo izejvielu aktu<sup>23</sup> tādējādi, ka ar to tiek ieviesti pasākumi, kas konkrēti vērsti uz to, lai sasniegtu transportlīdzekļos izmantoto kritiski svarīgo izejvielu augstāku apritīguma pakāpi, it īpaši demontējot, atkalizmantojot un reciklējot detaļas, sastāvdaļas un materiālus, kas satur šādas KSI.

## 2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šā tiesību akta priekšlikuma pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pants, kura mērķis ir nodrošināt iekšējā tirgus darbību<sup>24</sup>. Tas ir svarīgi, jo priekšlikums nosaka skaidras un vienotas prasības, kas reglamentē gan transportlīdzekļu laišanu ES tirgū,

---

<sup>17</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par atkritumu sūtījumiem un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1257/2013 un Regulu (ES) 2020/1056 (COM(2021) 709 final), 2021/0367 (COD).

<sup>18</sup> [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law\\_lv](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_lv)

<sup>19</sup> Vairāk informācijas par noteikumu kopumu pieejams vietnē [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/IP_21_3541).

<sup>20</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2023/851 (2023. gada 19. aprīlis), ar ko groza Regulu (ES) 2019/631, lai stiprinātu CO<sub>2</sub> emisiju standartus jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstoši Savienības vērienīgākajiem mērķiem klimata jomā (OV L 110, 25.4.2023., lpp.).

<sup>21</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgizturību (“Euro 7”).

<sup>22</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package\\_lv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_lv).

<sup>23</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru kritiski svarīgu izejvielu drošas un ilgtspējīgas piegādes nodrošināšanai un groza Regulas (ES) 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 un (ES) 2019/1020 (COM(2023) 160 final, 2023/0079 (COD)).

<sup>24</sup> Jāatzīmē, ka šajā priekšlikumā ir ievēroti piemēri no citiem Komisijas nesen ierosinātiem tiesību aktu priekšlikumiem, kuru mērķis ir aptvert ilgtspējas/apritīguma prasības, kas piemērojamam visam ražojumu aprites ciklam vienā tiesību aktā, un kuru juridiskais pamats ir 114. pants. Piemēri ir priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par baterijām un bateriju atkritumiem, priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru ekodizaina prasību noteikšanai ilgtspējīgiem produktiem, un priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par iepakojumu un iepakojuma atkritumiem.

gan to savākšanu un apstrādi to kalpošanas laika beigās un kas ir nepieciešamas, lai veicinātu nozares pāreju uz aprites ekonomiku. LESD 114. pants ir juridiskais pamats vispārīgam tiesiskajam regulējumam par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu, tai skaitā 3R tipa apstiprinājuma direktīvai, savukārt NTL direktīvai ir vidisks juridiskais pamats (LESD 192. pants).

Ar šo priekšlikumu tiek risinātas vairākas ar vienoto tirgus saistītas pamatproblēmas. Starp tām ir i) nevienāda 3R tipa apstiprinājuma direktīvas un NTL direktīvas īstenošana, jo to noteikumi ir interpretējami dažādi, kā rezultātā rodas atšķirīgas situācijas uzņēmējiem atkarībā no tā, kur tie laiž transportlīdzekļus tirgū un apstrādā NTL, ii) nepietiekami attīstīts ES autobūves nozarei paredzēto otrreizējo materiālu tirgus, iii) šķēršļi reciklēšanas tirgus darbībai un apjomradītu ietaupījumu uzlabošanai, iv) pastāvīgā “zudušo transportlīdzekļu” problēma un skaidrības trūkums, lai varētu atšķirt NTL no lietotiem transportlīdzekļiem eksporta gadījumā, un v) vajadzība pēc stabila un pilnīgi harmonizēta tiesiskā regulējuma, lai varētu uzlabot visu transportlīdzekļu ražošanā un apstrādē to ekspluatācijas laika beigās iesaistīto ekonomikas dalībnieku sniegumu, tai skaitā nepieciešamos ieguldījumus.

Vienlaikus priekšlikuma galvenais mērķis ir izveidot ciešāku saikni starp transportlīdzekļu konstrukcijas prasībām un noteikumiem par NTL apsaimniekošanu, tādējādi nodrošinot netraucētu iekšējā tirgus darbību. Tāpēc transportlīdzekļu konstrukcijas prasības ir formulētas tā, lai tās faktiski būtu priekšnosacījumi noteikumu par NTL apsaimniekošanu pienācīgai izpildei. Šādas prasību sapārošanas piemēri ir atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāji attiecībā pret atkalizmantošanas, atgūšanas un reciklēšanas mērķrādītājiem, prasības par vielu klātbūtni transportlīdzekļos attiecībā pret pienākumu demontēt šādas vielas saturošas daļas un sastāvdaļas pirms NTL sasmalcināšanas, reciklētā sastāva prasības attiecībā pret plastmasas reciklēšanas mērķrādītāju un demontāžai piemērota daļas konstrukcija attiecībā pret pienākumu noņemt daļas pirms NTL sasmalcināšanas.

Tādējādi atbilstošais juridiskais pamats šim priekšlikumam ir LESD 114. pants, jo tas ļauj ar vidi saistītajām prasībām būt par pamatelementiem nosacījumos, kas reglamentē tipa apstiprinājumu un tādējādi transportlīdzekļu laišanu ES tirgū, kā arī harmonizējot prasības par transportlīdzekļu apstrādi pēc to kalpošanas laika beigām. Priekšlikuma loģiskais pamats jeb smaguma centrs ir vienādot prasības par laišanu tirgū (precīzāk — prasības par transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu) un tādējādi nodrošināt, ka transportlīdzekļi pēc to kalpošanas laika beigām tiek apstrādāti videi nekaitīgā veidā un no tiem var efektīvi iegūt kvalitatīvus otrreizējos izejmateriālus. Tāpēc šā priekšlikuma gadījumā vidiskais mērķis nav neatkarīgs, bet tas drīzāk veicina konstrukcijas prasību harmonizēšanu attiecībā uz transportlīdzekļu atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Lai nodrošinātu harmonizētu un labi funkcionējošu ES vienoto tirgu un lai būtu iespējama netraucēja autobūves pāreja uz aprites ekonomiku atbilstoši Eiropas zaļajā kursā noteiktajam mērķim, ir svarīgi ES līmenī ieviest vienotu noteikumu kopumu ar skaidrām prasībām un pienākumiem dalībvalstīm un uzņēmumiem. ES noteikumu par nolietotiem transportlīdzekļiem pārskatīšanas mērķi nevar pietiekami sasniegt tikai ar dalībvalstu rīcību; ņemot vērā pasākumu apjomu un ietekmi, tos vislabāk var sasniegt ar rīcību ES līmenī.

Harmonizējot prasības, tiktu atrisinātas īstenošanas problēmas, ko izraisa atšķirīgā spēkā esošo tiesību aktu interpretācija. Bez ES mēroga rīcības pastāv ES tirgus sadrumstalošanas risks un risks, ka progress aprites ekonomikā būs atkarīgs no uzņēmumu vai atsevišķu dalībvalstu brīvprātīgās rīcības.

- **Proporcionalitāte**

Visu ierosinātajā regulā ietvertu pasākumu struktūrā ir atspoguļots proporcionalitātes princips. Piemēram, ar ierosināto regulu spēkā esošo tiesību aktu tvērums tiek paplašināts, lai pakāpeniski aptvertu jaunus transportlīdzekļus, nosakot pārejas periodus visām jaunajām prasībām, lai ekonomikas dalībniekiem būtu laiks pielāgoties jaunajiem noteikumiem.

Detalizētāks apraksts par proporcionalitātes novērtējumu attiecībā pret katru politikas risinājumu ir sniegts ietekmes novērtējuma ziņojuma 8. pielikumā.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Izvēle tika izdarīta par labu regulai, lai radītu harmonizētu satveru, kas ir piemērojams transportlīdzekļu konstruēšanas, ražošanas un kalpošanas laika beigu posmiem. Tas radīs juridisko noteiktību, kas vajadzīga uzņēmējiem un dalībvalstu iestādēm. Tas vienkāršos pašreizējo normatīvo vidi, visas prasības konsolidējot vienā aktā, un veicinās ES vienotā tirgus spēcīgāku integrāciju. Salīdzinājumā ar direktīvu izvēle par labu regulai arī mazina administratīvās izmaksas, kas saistītas ar tiesību aktu transponēšanu valsts tiesību aktos, un ļauj jaunas ES prasības piemērot agrāk. Izvēle par labu regulai ir saskanīga ar tipa apstiprinājuma tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru direktīvas tiek pārveidotas par regulām kā daļa no pasākumiem, kuri pieņemti ES līmenī pēc “dīzeļgeitas” emisiju skandāla.

### 3. **EX POST IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANOS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI**

- **Ex post izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaudes**

NTL direktīvas<sup>25</sup> un 3R tipa apstiprinājuma direktīvas<sup>26</sup> izvērtēšanā to noteikumu vispārīgais raksturs tika identificēts kā viens no galvenajiem trūkumiem, kas kavē kopējās autobūves piegādes ķēdes pāreju uz aprites ekonomiku. Šie trūkumi tika aplūkoti atzinumā par platformu “Gatavi nākotnei” (F4F)<sup>27</sup>. Rezultātā tika identificētas šādas problēmas, kas traucē ES vienotā tirgus darbībai un nenodrošina vides aizsardzības līmeni, ko ES tiecas sasniegt:

- jaunu transportlīdzekļu konstrukcija un ražošana nepietiekami sniedz ieguldījumu Eiropas zaļā kursa vērienīgo mērķu sasniegšanā attiecībā uz klimatneitrālu un tīru aprites ekonomiku;
- transportlīdzekļu apstrāde to kalpošanas laika beigās ir neoptimāla salīdzinājumā ar tās potenciālu sniegt ieguldījumu klimatneitrālā un tīrā aprites ekonomikā;
- ievērojama daļa transportlīdzekļu, uz kuriem attiecas NTL direktīva, netiek savākti, lai tos apstrādātu saskaņā ar pārdomātiem vides nosacījumiem ES, potenciāli veicinot piesārņojumu trešās valstīs;
- nav ES līmenī harmonizētas pieejas to transportlīdzekļu konstrukcijai, ražošanai un apstrādei kalpošanas laika beigās, uz kuriem neattiecas NTL direktīvas darbības joma, kā rezultātā netiek izmantots potenciāls sniegt ieguldījumu Eiropas zaļā kursa aprites ekonomikas mērķu sasniegšanā.

<sup>25</sup> [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules\\_lv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_lv).

<sup>26</sup> Sk. ietekmes novērtējuma ziņojuma 11. pielikumu.

<sup>27</sup> <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

Lai risinātu šīs problēmas, ierosinātajā regulā galvenā uzmanība ir pievērsta trīs pamataspektiem: aprītīguma prasības transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam, nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošana un lietotu transportlīdzekļu eksports.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Visā izvērtēšanas un ietekmes novērtēšanas procesu gaitā notika vairākkārtējas apspriešanās ar ieinteresētajām personām. Šīs apspriešanās veidoja ierosinātās regulas pamatu, jo īpaši atklātās sabiedriskās apspriešanas, mērķtiecīgas apspriešanas, ieinteresēto personu darbsemināri<sup>28</sup> un divpusējas tikšanās.

Ieinteresētās personas un dalībvalstis kopumā piekrita NTL direktīvas izvērtējuma galvenajiem konstatējumiem un vajadzībai pārskatīt ES noteikumus par nolietotiem transportlīdzekļiem, lai ņemtu vērā šos konstatējumus.

Daudzas ieinteresētās personas no autobūves nozares uzsvēra, ka jau ir sākušas integrēt aprītīguma principus savā uzņēmējdarbības praksē un ka ir vajadzīgi tikai minimāli grozījumi, lai uzlabotu spēkā esošo tiesību aktu īstenošanu. Tāpēc to ieskatā nav vajadzības apvienot NTL direktīvu un 3R tipa apstiprinājuma direktīvu. Citi ražotāji atbalstīja rīcību, lai jaunajā tiesību aktā konstrukciju pielāgotu reciklēšanai nolūkā nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus un uzlabot pārredzamību. Izjaukšanas un reciklēšanas nozares, ko veidoja galvenokārt MVU, aicināja izstrādāt vērienīgākus tiesību aktus par izjaukšanai/reciklēšanai piemērotu konstrukciju un par tās informācijas kopīgošanu, kuru saņem no ražotājiem. Vides NVO, atkritumu apsaimniekošanas iestādes un publiskās iestādes vienprātīgi atbalstīja visaptverošu aprites cikla pieeju un aprītīguma pasākumiem piemērotu konstrukciju.

Lai gan reciklēšanas un izjaukšanas nozares un pilsoniskās sabiedrības organizācijas pauda ciešu atbalstu mērķrādītāju noteikšanai attiecībā uz reciklēto saturu jaunos transportlīdzekļos, autobūves nozarei bija nevienprātīgs viedoklis par mērķrādītāju noteikšanu plastmasai. Tās pauda bažas par iespējamo nepieciešamās piegādes trūkumu un iestājās par ķīmikāliju reciklēšanu (piemēram, plastmasas rūpniecības nozare). Tērauda nozare neatbalstīja mērķrādītāju attiecībā uz reciklēto saturu tēraudam jaunos transportlīdzekļos.

Attiecībā uz apstrādi pēc kalpošanas laika beigām ieinteresētās personas pauda atbalstu pasākumiem, kuru mērķis ir uzlabot un palielināt no NTL iegūto materiālu kvalitāti, lai dotu priekšroku rezerves detaļu un sastāvdaļu atkalizmantošanai, kā arī no NTL iegūto materiālu augstas kvalitātes reciklēšanai. Tomēr atkritumu apsaimniekošanas nozare izteica bažas par izmaksu palielināšanos, ko varētu izraisīt jauni pasākumi, kuri reglamentē nolietotu transportlīdzekļu un to atkritumu apstrādi.

Kopumā ieinteresētās personas cieši atbalstīja vērienīgu pasākumu pieņemšanu, lai risinātu “zudušo transportlīdzekļu” pastāvīgo problēmu. Tika arī pausts atbalsts stingrākām prasībām par lietotu transportlīdzekļu eksportu, lai novērstu to, ka lietoti transportlīdzekļi, kas nav labā tehniskā stāvoklī, rada gaisa piesārņojumu un rada riskus ceļu satiksmes drošībai, tiek eksportēti no ES uz trešām valstīm.

---

<sup>28</sup> Direktīvas izvērtēšanas laikā notika sabiedriska apspriešana. ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules\\_en](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_en)). 2020. gada 15. oktobrī tika publicēts sākotnējais ietekmes novērtējums, lai saņemtu publiskas atsauksmes, un pēc tam ietekmes novērtējuma laikā notika 14 nedēļu ilga publiska sabiedriskā apspriešana no 2021. gada 20. jūlija līdz 2021. gada 26. oktobrim ([https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation\\_lv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_lv)).

Transportlīdzekļu ražotāji uzskatīja, ka izjaukšanas nozare jau ir pašuzturoša un ka nav vajadzības nodrošināt kompensāciju par apstrādes izmaksām, nosakot paplašinātas ražotāju atbildības shēmas. Tie uzsvēra, ka gadījumā, ja šādas shēmas izveido, transportlīdzekļu ražotājiem ir tiesības īstenot savu atbildību individuāli. Transportlīdzekļu izjaukšanas, sasmalcināšanas un reciklēšanas nozares aicināja uzlabot autobūves nozares finansiālo atbildību, lai segtu papildu izmaksas saistībā ar kvalitātes uzlabojumiem, ieviešot aizsardzības pasākumus to neatkarības aizsardzībai shēmās.

Lielākā daļa ieinteresēto personu, tai skaitā vides NVO, publiskās iestādes un atkritumu apsaimniekošanas operatori (galvenokārt MVU), puda atbalstu NTL direktīvas regulatīvās darbības jomas paplašināšanai, lai aptvertu papildu transportlīdzekļu kategorijas. Automobiļu ražotājiem un piegādātājiem bija dažādi viedokļi, un tie uzsvēra, ka nebūtu vēlams pilnībā paplašināt darbības jomu, lai īstermiņā aptvertu jaunas transportlīdzekļu kategorijas, ņemot vērā to atšķirības.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Lai pamatotu dažādu regulatīvo risinājumu analīzi, Komisija saskaņā ar atbalsta līgumu piesaistīja ārējus konsultantus<sup>29</sup>.

Tika apkopotas liecības no NTL direktīvas izvērtējuma ziņojumiem<sup>30</sup> un 3R tipa apstiprinājuma direktīvas mērķtiecīgā izvērtējuma, kas tika veikts vienlaikus ar ietekmes novērtējumu un ir izklāstīts ietekmes novērtējuma ziņojuma 11. pielikumā.

Kopīgais pētniecības centrs (JRC), kas ir Komisijas zinātnes un zināšanu dienests, sagatavoja tehnisku ziņojumu par mērķrādītājiem reciklētās plastmasas saturam jaunos vieglajos pasažieru automobiļos<sup>31</sup> un ziņojumu par kritiski svarīgām izejvielām autobūves nozarē<sup>32</sup>. Minēto ziņojumu rezultāti tika izmantoti ietekmes novērtējumam, kas ir priekšlikuma par regulu pamatā.

Priekšlikumā ir arī ņemti vērā ierosinājumi, kas sniegti atzinumā par platformu “Gatavi nākotnei” (F4F)<sup>33</sup>.

Procesā tika izmantoti papildu atbalsta pierādījumi, kuri gūti, rīkojot īpašas dokumentu izpētes un datu vākšanu, kas arī tika integrētas ietekmes novērtējuma kopdarbā.

- **Ietekmes novērtējums**

Priekšlikuma pamatā ir ietekmes novērtējums, kas tiek publicēts kopā ar priekšlikumu. Atbilstoši Komisijas Labāka regulējuma pamatnostādņem Regulējuma kontroles padome izdeva divus atzinumus par ietekmes novērtējuma ziņojuma projektu versijām, kuros galvenā uzmanība tika pievērsta to pasākumu pamatojumam, kas saistīti ar lietotu transportlīdzekļu

---

<sup>29</sup> Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles*, Oeko-Institut, 2023. gada jūnijs.

<sup>30</sup> SWD(2021) 60 final.

<sup>31</sup> Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. un Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars*, EUR 31047 EN, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, Luksemburga, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (tiešsaistē), doi:10.2838/834615 (tiešsaistē), JRC129008.

<sup>32</sup> Tazi, N., Orefice, M., Marmy, C., Baron, Y., Ljunggren, M., Wäger, P., Mathieux, F., *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars*, EUR 31468 EN, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, Luksemburga, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

<sup>33</sup> <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

eksportu, vēlamā risinājuma ietekmes aprakstam, dažu pasākumu izvēlei attiecībā uz reciklēto saturu un paplašinātām ražotāju atbildības shēmām, kā arī jautājumiem, kas saistīti ar ziņojumā ievēroto metodiku. Minētie atzinumi tika ņemti vērā ietekmes novērtējuma galīgajā ziņojumā.

Ietekmes novērtējumā tika identificētas četras problēmjas, kurām jāpievēršas ES līmenī:

1. **nepietiekama apritīguma integrācija transportlīdzekļu konstrukcijā un ražošanā**, kas noved pie lielas atkarības no pirmreizējām izejvielām;
2. **transportlīdzekļu apstrādes kvalitāte to kalpošanas laika beigās ir neoptimāla** salīdzinājumā ar potenciālu saglabāt lielāku vidisko un ekonomisko vērtību;
3. ievērojama daļa **“zudušo transportlīdzekļu”**, uz kuriem attiecas NTL direktīva, netiek savākti, lai tos apstrādātu atbilstoši pienācīgiem vides nosacījumiem, un katru gadu **no ES tiek eksportēts liels daudzums lietotu transportlīdzekļu, kas nav labā tehniskā stāvoklī un rada piesārņojumu**;
4. pastāv **neizmantots transportlīdzekļu, uz kuriem patlaban neattiecas NTL direktīvas darbības joma, apritīguma potenciāls** sniegt ieguldījumu Eiropas zaļā kursa mērķu sasniegšanā.

Lai risinātu katru no šīm problēmām, ir izstrādāti un analizēti konkrēti politikas risinājumi katrai no šīm jomām:

1. **“konstruēt apritīgi”** — padarīt konstrukciju un ražošanu apritīgu;
2. **“izmantot reciklēto saturu”** — palielināt reciklēto saturu jaunos transportlīdzekļos;
3. **“apstrādāt labāk”** — uzlabot NTL apstrādi;
4. **“savākt vairāk”** — savākt vairāk NTL ES un uzlabot eksportēto lietoto transportlīdzekļu kvalitāti;
5. **“PRA”** — nodrošināt pareizos stimulus, lai palielinātu NTL savākšanu un uzlabotu atkritumu apstrādi, izmantojot paplašinātas ražotāju atbildības shēmas;
6. **“aptvert vairāk transportlīdzekļu”** — paplašināt tiesību aktu darbības jomu, aptverot papildu transportlīdzekļu kategorijas.

Katrā risinājumā ietvertie pasākumi ir norādīti turpmākajā tabulā. Pēdējā ailē ir norādīti pasākumi, kas atlasīti kā vēlamais risinājums pēc ietekmes novērtējuma.

Politikas risinājumi	Nr.	Pasākumi	Vēlamais risinājums
PR1 — konstruēt apritīgi	1A	M1 — Nodrošināt, ka jaunie <i>3RTA</i> noteikumi nodrošina apritīguma prasību pienācīgu īstenošanu attiecībā uz jauniem transportlīdzekļu tipiem	Jā
		M2 — Pilnvaru piešķiršana Komisijai izstrādāt uzlabotu metodiku, lai noteiktu atbilstību <i>3R</i> prasībām	Jā
		M3 — Pamatinformācijas par izjaukšanu sniegšana NTL apstrādātājiem	Jā
		M4a — Deklarāciju par bažas raisošām vielām verificē <i>3R</i> tipa apstiprinātājas iestādes	Nē
		M5a — Vīļu ierobežojumi atbilstoši pārskatītajai NTL direktīvai	Nē
	1B	<i>Ietver POIA pasākumus M1, M2, M3.</i>	
		M4b — Obligāta deklarācija par reciklēto plastmasas, tērauda, alumīnija saturu	Jā Nē
		M5b — Vīļu ierobežojumi atbilstoši <i>REACH</i> un citiem spēkā esošiem tiesību aktiem	Jā Jā

		M6 — Pienākums transportlīdzekļu ražotājiem izstrādāt aprītguma stratēģijas M7 — Konstruktijas prasības jauniem transportlīdzekļiem, lai veicinātu sastāvdaļu demontāžu	
	1C	<i>Ietver PRIA un PR1 pasākumus BMI-M3, M6, M7</i> M4c — Obligāta deklarācija par reciklēto saturu materiāliem, izņemot plastmasu, tai skaitā KSI, tēraudam, alumīnijam M5c — Hibrīdpieeja: pašreizējo ierobežojumu saglabāšana atbilstoši NTL direktīvai ar jauniem ierobežojumiem atbilstoši <i>REACH (analizēta atsevišķi 9. pielikumā)</i> M8 — Digitālās transportlīdzekļa aprītguma pases ieviešana	Jā Jā Jā
PR2 — <i>izmantot reciklēto saturu</i>	2A	M9a — Obligāti reciklētā satura mērķrādītāji plastmasai, ko izmanto lietotos transportlīdzekļos, — 6 % reciklētās plastmasas satura līdz 2031. gadam, 10 % līdz 2035. gadam autoparka līmenī, tostarp 25 % reciklētā materiāla no slēgta cikla ražošanas, aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi M10a — Pilnvaru piešķiršana Komisijai noteikt obligātu reciklētā satura mērķrādītāju tēraudam, tai skaitā aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi, pamatojoties uz speciālu priekšizpēti	Nē Jā
	2B	M9b — Reciklētās plastmasas saturs: 25 % 2031. gadā tikai transportlīdzekļiem ar jaunu tipa apstiprinājumu, tostarp 25 % no slēgta cikla ražošanas, aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi M10b — Reciklētā tērauda saturs: 20 % transportlīdzekļiem ar jaunu tipa apstiprinājumu, aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi	Jā Nē
	2C	M9c — Reciklētās plastmasas saturs: 30 % 2031. gadā tikai transportlīdzekļiem ar jaunu tipa apstiprinājumu, tostarp 25 % no slēgta cikla ražošanas, aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi M10c — Reciklētā tērauda saturs: 30 % transportlīdzekļiem ar jaunu tipa apstiprinājumu, tostarp 15 % no slēgta cikla ražošanas, aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi M11 — Piešķirt Komisijai pilnvaras noteikt obligātos reciklētā satura mērķrādītājus citiem materiāliem (alumīnija sakausējumiem, KSI), priekšizpēte, mērķrādītāju līmeņu aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi	Nē Nē Jā
PR3 — <i>apstrādāt labāk</i>	3A	M12 — Reciklēšanas definīcijas pielāgošana un reciklēšanas rādītāju aprēķināšanas metodikas pielāgošana citiem tiesību aktiem atkritumu jomā M13a — Obligāta konkrētu detaļu/sastāvdaļu demontāža pirms sasmalcināšanas, lai veicinātu to reciklēšanu vai atkalizmantošanu, “A saraksts” M14a — Jauna “pārražošanas” definīcija un jaunas pārraudzības prasības atkalizmantošanai/pārražošanai M16a — Aizliegums autobūves atkritumu atliekas, ko iegūst sasmalcināšanas darbībā, apglabāt atkritumu poligonos	Jā Jā Jā Jā
	3B	<i>Ietver visus PR3A pasākumus (kumulatīvi)</i> M13b — Obligāta plašākā sarakstā iekļautu sastāvdaļu demontāža, ieskaitot sastāvdaļas ar augstu vērtīgu metālu vai KSI koncentrāciju, “B saraksts” M14b — Tirgus atbalsts rezerves detaļu izmantošanai M15b — Reciklēšanas mērķrādītāji plastmasai — 30 % M16b — Aizliegums NTL sasmalcināt jaukti kopā ar EEIA un iepakojuma atkritumiem	Jā Jā Jā Jā
	3C	<i>Ietver visus PR3A un PR3B pasākumus (kumulatīvi)</i> M13c — Obligāta papildu sastāvdaļu demontāža, “C saraksts” M15c — Stikls — 70 % reciklēti taras stikla vai līdzvērtīgā kvalitātē M16c — Prasību noteikšana pēsmalcināšanas tehnoloģijām, lai uzlabotu no NTL atgūto metāllūzņu daudzumu un kvalitāti	Nē Nē Nē
PR4 — <i>savākt vairāk</i>	4A	M17a — Dalībvalstu ziņošana par zudušiem transportlīdzekļiem, transportlīdzekļu reģistrāciju, lietotu transportlīdzekļu importu un eksportu, stimuli, lai veicinātu nogādāšanu uz pilnvarotiem apstrādes punktiem, un sodi M18 — Pienākumi izjaucējiem, reciklētājiem veikt pārbaudes un ziņot par NTL, likvidācijas sertifikāti M19a — Minimālo prasību noteikšana nozares inspekcijām un izpildes rīcībai (ieskaitot nesaistošās Korespondentu pamatnostādnes Nr. 9)	Nē Jā Jā
	4B	M17b — Naudas sodu noteikšana NTL nozarei, ja NTL tiek pārdots	Jā

		nelegāliem izjaucējiem, un tirgotājiem (un elektroniskajām platformām), kas veic darbības ar izjauktām (lietotām) rezerves detaļām no nepilnvarotiem apstrādes punktiem M19b — Skaidrāka NTL definīcija, lai nodrošinātu labāku nošķiršanu starp lietotiem transportlīdzekļiem un NTL (saistošās Korespondentu pamatnostādnes Nr. 9) M20 — Valsts transportlīdzekļu reģistros ietvertās informācijas uzlabošana un reģistru savietojamības nodrošināšana	Jā Jā
	4C	M19c — Sniegt vai darīt pieejamu informāciju par transportlīdzekļu identifikāciju un tehnisko stāvokli muitas iestādēm (transportlīdzekļu identifikācijas numurs) M21 — Eksporta prasības lietotiem transportlīdzekļiem saistībā ar tehnisko stāvokli	Jā Jā
	4D	Ietver PR4A, PR4B un PR4C pasākumus M17b, M18, M19a-c, M20, M21 (kumulatīvi)	Jā
PR5 — <i>paplašināta ražotāja atbildība (PRA)</i>	5A	M22 — Prasība dalībvalstīm izveidot kopīgas vai atsevišķas PRA shēmas, ietverot atbilstības pārraudzības izmaksas un minimālos finansiālos pienākumus M23 — Ziņošanas pienākumi ražotājiem	Jā Jā
	5B	<i>Ietver PR5A pasākumus M22, M23 (kumulatīvi)</i> M24 — Harmonizēta PRA maksu modulācija M25 — PRA maksu/garantiju pārņemšana (pārrobežu PRA)	Jā Jā
	5C	<i>Ietver PR5A un PR5B pasākumus M22–M25 (kumulatīvi)</i> M26 — Valsts depozīta sistēmu izveide M27 — Harmonizēti zaļā publiskā iepirkuma kritēriji (brīvprātīgi)	Nē Nē
PR6 — <i>aptvert vairāk transportlīdzekļu</i>	6A	M28 — Informācijas sniegšana izjaucējiem un reciklētājiem	Jā
	6B	<i>Ietver PR6A pasākumu M28 (kumulatīvi)</i> M30a — Obligāta nolietotu L3e–L7e kategorijas transportlīdzekļu, kravas automobiļu (N2, N3) un autobusu (M2, M3), un piekabju (O) apstrāde pilnvarotos apstrādes punktos M30b — Eksporta prasības lietotiem transportlīdzekļiem saistībā ar kravas automobiļu (N2, N3), autobusu (M2, M3) un piekabju (O) tehnisko stāvokli M31b — Minimālās PRA prasības nolietotiem L3e–L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kravas automobiļiem (N2, N3), autobusiem (M2, M3) un piekabēm (O) M32 — Pārskatīšanas klauzula par 3RTA tipa apstiprinājuma tvēruma regulatīvo paplašināšanu, aptverot jaunus transportlīdzekļus	Jā Jā Jā Jā
	6C	<i>Ietver PR6A un PR6B pasākumus M28, M30a-b, M31b (kumulatīvi)</i> M31c — PRA pilnīga piemērošana un uzlaboti ekonomiskie stimuli M33 — Jauno prasību par 3RTA tipa apstiprinājumu un apstrādi ekspluatācijas laika beigās pilnīga piemērošana, aptverot papildu transportlīdzekļu kategorijas	Nē Nē

Katra politikas risinājuma ietekme tika analizēta vispusīgi tāpat kā kopējā ietekme uz sinerģija starp risinājumiem. Ietekme uz maziem un vidējiem uzņēmumiem (MVU) tika ņemta vērā un analizēta speciālā MVU testā. Vidiskā, ekonomiskā un sociālā ietekme tika aprēķināta par laikposmu līdz 2040. gadam un salīdzināta ar pamatscenāriju. Galvenais salīdzinājuma gads ir 2035. gads, ņemot vērā visus ilgtermiņa pasākumus, kam jāstājas spēkā līdz tam laikam.

Vēlamās politikas pakete ietver turpmāk aprakstīto risinājumu apvienojumu.

**Konstruēt apritīgi.** Vēlamais risinājums ietver īstermiņa pienākumus transportlīdzekļu ražotājiem darīt pieejamu detalizētu un lietošanā ērtu izjaukšanas un reciklēšanas informāciju, tai skaitā par KSI izmantošanu un atrašanās vietu transportlīdzekļos, un informāciju par reciklētā satura īpatsvaru jaunos transportlīdzekļos. Vidēja termiņa darbības ietver metodiku, kā aprēķina jaunu transportlīdzekļu reciklējāmību un atkalizmantojamību tipa apstiprināšanas

posmā, un transportlīdzekļa apritīguma pases izveidi. Kopumā apritīguma prasības tādējādi tiek integrētas jaunu transportlīdzekļu tipa apstiprinājumā.

**Reciklētais saturs.** Vēlamais risinājums paredz noteikt vidēja termiņa mērķrādītāju reciklētās plastmasas saturam, kas ir 25 % līdz 2030. gadam, tai skaitā 25 % no slēgta cikla NTL apstrādes. Attiecībā uz tēraudu šajā risinājumā Komisijai tiek piešķirtas pilnvaras noteikt mērķrādītāju reciklētā tērauda saturam transportlīdzekļos ar jaunu tipa apstiprinājumu trīs gadu laikā pēc regulas stāšanās spēkā, pamatojoties uz priekšizpēti. Nākotnē tiks novērtēts risinājums noteikt reciklētā satura mērķrādītājus tādiem citiem materiāliem kā alumīnijs un KSI, pamatojoties uz izmaiņām automobiļu konstrukcijās un reciklēšanas jaudas pieejamību.

**Apstrādāt labāk.** Vēlamais risinājums ietver stingrāku reciklēšanas definīciju, aizliegumu apglabāt atkritumu poligonos automobiļu sasmalcināšanas atlieku frakcijas un vidēja līmeņa mērķi attiecībā uz demontāžas pienākumiem, lai uzlabotu no NTL iegūto galveno sastāvdaļu atgūšanu, neradot nesamērīgas izmaksas apstrādātājiem. Tas palielinās (kritiski svarīgo) izejvielu atgūšanu un uzlabos plastmasas, tērauda un alumīnija frakciju kvalitāti.

**Savākt vairāk.** Vēlamais risinājums ir visambiciozākais politikas risinājums. Tādi pasākumi kā skaidrāks atbildības sadalījums par likvidācijas sertifikātiem, saistoši kritēriji lietotu transportlīdzekļu un NTL atšķiršanai un jauni izpildes noteikumi ievērojami palielinās ES legāli apstrādāto NTL skaitu. Šis risinājums arī aizliedz tādu transportlīdzekļu eksportu, kas vairs nav tehniski labā stāvoklī, saskaņā ar principu “nenodarīt būtisku kaitējumu”.

**Nodrošināt stimulus NTL savākšanas palielināšanai un uzlabot atkritumu apstrādi.** Vēlamais risinājums ietver finansiālus un organizatoriskus stimulus, nosakot PRA prasības palielināt NTL savākšanu un kompensēt izmaksas, kas saistītas ar apstrādes kvalitātes uzlabošanu un ko nevar kompensēt ar atgūto materiālu un sastāvdaļu vērtību.

**Aptvert vairāk transportlīdzekļu.** Vēlamais risinājums ir pakāpeniska pieeja, lai pakāpeniski aptveru vairāk transportlīdzekļu saskaņā ar jaunajiem ES noteikumiem, prasot ražotājiem sniegt informāciju par to transportlīdzekļu sastāvu. Tas arī ievieš minimālās apstrādes prasības nolietotiem L3e–L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kravas automobiļiem, autobusiem un piekabēm. Sagaidāms, ka vēlamajam risinājumam būs pozitīva ietekme uz vidi, mazinot vidisko pēdu, kas saistīta ar transportlīdzekļu ražošanas un apstrādes to kalpošanas laika beigās prasībām.

Novērtētais kopējais ieguvums videi ir samazinājums par 12,3 miljoniem tonnu CO<sub>2</sub> ekvivalenta 2035. gadā (no 10,8 miljoniem tonnu 2030. gadā līdz to 14,0 miljoniem tonnu 2040. gadā), kam ir būtiska nozīme autobūves nozares dekarbonizācijā. Izsakot naudas izteiksmē, šie CO<sub>2</sub> aiztaupījumi ir ekvivalenti 2,8 miljardiem EUR. Tas ir saistīts ar 5,4 miljonu tonnu materiālu (plastmasas, tērauda, alumīnija, vara, KSI) labāku valorizāciju, kurus varētu labāk reciklēt augstākā kvalitātē vai atkalizmantot, un ar faktu, ka ES tiktu savākti un apstrādāti līdz 3,8 miljoniem papildu NTL. Varētu atsevišķi savākt 350 tonnas retzemju elementu pastāvīgo magnētu materiālos atkalizmantošanai un reciklēšanai 2035. gadā (un 1500 tonnu 2040. gadā), un tas ievērojami palīdzētu virzīties uz ES mērķi sasniegt stratēģisko autonomiju attiecībā uz kritiski svarīgām izejvielām. Vēlamais risinājums sniedz vislielāko ieguldījumu šādu ilgtspējīgas attīstības mērķu sasniegšanā: inovācijas (9. IAM), atbildīgs patēriņš un ražošana (12. IAM) un klimatrīcība (13. IAM).

Vēlamajā risinājumā kopējie gada ieņēmumi ir 5,2 miljardi EUR 2035. gadā, tai skaitā CO<sub>2</sub> aiztaupījumi 2,8 miljardu EUR vērtībā, izsakot naudas izteiksmē, attiecībā pret izmaksām, kas ir 3,3 miljardi EUR, kā rezultātā neto ieņēmumi ir 1,8 miljardi EUR.

Aplēsts, ka vēlamā risinājuma izmaksas sasniegs 66 EUR uz vienu transportlīdzekli, ko laidīs tirgū 2035. gadā. Aplēsts, ka tas radīs 22 100 papildu darbvieta, no kurām 14 200 darbvieta būs MVU, galvenokārt izjaucēju un reciklētāju uzņēmumos.

Lai gan ES autobūves nozarei radīsies zināmas īstermiņa izmaksas, vēlamais risinājums arī radīs energoetaupījumus, mazinās ES atkarību no materiāliem, kas tiek iegādāti no trešām valstīm, un nodrošinās, ka pāreja uz transportlīdzekļu elektrifikāciju notiek, pamatojoties uz ilgtspējīgiem un apritīgiem uzņēmējdarbības modeļiem, un tas viss veicinās nozares konkurētspēju ilgtermiņā.

Vēlamais risinājums radīs gan izmaksas (saistībā ar ieguldījumiem jaunās tehnoloģijās), gan ieņēmumus (saistībā ar rezerves detaļu un reciklēto materiālu lielāku vērtību) atkritumu apsaimniekošanas nozarei. Lai gan situācija dažādās dalībvalstīs un dažādiem uzņēmējiem atšķirsies izmantoto tehnoloģiju un darbaspēka izmaksu atšķirību dēļ, plānotās izmaiņas ievērojami stiprinās un modernizēs ES transportlīdzekļu izjaukšanas, sasmalcināšanas un reciklēšanas nozari.

Sagaidāms, ka dalībvalstu iestādēm radīsies ierobežotas izmaksas, kas saistītas ar atbilstības jaunajam tiesību aktam pārraudzību un panākšanu. Izmaksas galvenokārt radīs inspekcijas, pārbaudes par NTL un lietotu transportlīdzekļu eksportu un vajadzība pielāgot reģistrācijas sistēmas. Savukārt palielināta digitalizācija (ziņošanai par likvidācijas sertifikātu, tās informācijas apmaiņai, kuru saņem no valstu transportlīdzekļu reģistrācijas reģistriem par NTL un lietotu transportlīdzekļu eksportu, un savietojamībai ar vienloga sistēmu) palielinās efektivitāti gan izpildes iestādēm, gan uzņēmumiem un arī mazinās tiem slogu. Aplēstās kopējās izmaksas publiskajām iestādēm saistībā ar PRA shēmu uzraudzību, izpildes panākšanas veikšanu un valsts transportlīdzekļu reģistrācijas sistēmu pielāgošanu ir aptuveni 24 miljoni EUR jeb mazāk nekā 2 EUR uz vienu transportlīdzekli.

Patērētāji varētu saskarties ar jaunu transportlīdzekļu cenas pieaugumu par aptuveni 39 EUR vienam transportlīdzeklī un ar zemākām cenām (par 12 EUR uz vienu transportlīdzekli), pārdodot lietotus pasažieru automobiļus, jo samazināsies eksports. Turpretī sagaidāms, ka pasākumi lietotu rezerves detaļu atgūšanas un pārdošanas atbalstam pazeminās iegādes cenas un samazinās remonta un uzturēšanas izmaksas patērētājiem, un tas ir ieguvums.

Uzlabotās prasības par nolietotu transportlīdzekļu apstrādi varētu radīt sarežģījumus MVU, kas izpaudīsies kā lielākas īstenošanas izmaksas īstermiņā un vidējā termiņā un pielāgošanās jaunām apstrādes tehnoloģijām. Tajā pašā laikā lielāki ieguldījumi autobūves reciklēšanas nozarē, atbalsts otrreizējo detaļu atkalizmantošanas tirgum un vieglāka piekļuve izjaukšanas informācijai par transportlīdzekli sekmēs inovāciju, atraisīs jaunas iespējas MVU un palīdzēs radīt jaunas darbvieta šajā nozarē. Lai vēl vairāk mazinātu ietekmi uz MVU, stingrākas PRA prasības ļauj izmaksas kompensēt ar augstākiem savākšanas rādītājiem un augstāku apstrādes kvalitāti.

Aplēstās regulārās izmaksas saistībā ar pieeju “viens pieņemts – viens atcelts” vienam transportlīdzeklī ir 81,8 miljoni EUR jeb 5,45 EUR uz vienu jauno transportlīdzekli vēlamo risinājumu paketē. Vēlamais risinājums paredz maksimāli izmantot digitalizācijas potenciālu, lai nodrošinātu jauno prasību efektīvu izpildi saskaņā ar principu “digitāls pēc noklusējuma”. Ja nebūtu digitalizācijas, aplēstā ietekme būtu 32,2 miljoni EUR jeb par 40 % lielāka.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Paredzams, ka ierosinātā regula uzlabos efektivitāti un harmonizēšanu. Tajā ir ņemti vērā ierosinājumi, kas sniegti atzinumā par platformu “Gatavi nākotnei” (*F4F*)<sup>34</sup>. Transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas procedūru specifikācijas attiecībā uz skaidru apritīguma prasību noteikšanu racionalizēs vienotā tirgus procedūras ražotājiem. Papildu vienkāršošana tiks panākta, centralizējot ierobežojumus ķīmiskajām vielām atbilstoši *REACH*, kas ir ES galvenais ķīmikālijas reglamentējošais tiesību akts. Attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu pārvaldību reciklēšanas definīciju pielāgošana Atkritumu pamatdirektīvai harmonizēs un veicinās juridisko interpretāciju un padarīs ziņošanas datus salīdzināmākus. Īpašu ar NTL saistītu paplašinātas ražotāju atbildības shēmu noteikšana novērsīs nevienādas pieejas starp dalībvalstīm. Tas uzlabos pārredzamību un finansiālo pienākumu taisnīgu sadalījumu starp uzņēmumiem, kas iesaistīti nolietotu transportlīdzekļu apstrādē.

Digitalizācija arī palīdzēs uzlabot NTL savākšanu un risināt zudušo transportlīdzekļu jautājumu, ieviešot digitālu ziņošanu pilnvarotos apstrādes punktos un kopīgojot transportlīdzekļu reģistrācijas informāciju starp dalībvalstīm. Starpsavienojums ar ES vienloga vidi muitas jomā ļaus muitas dienestiem panākt, ka tiek izpildīti jauni nosacījumi lietotu transportlīdzekļu eksportam. Svarīgi būs izmantot digitalizācijas potenciālu, lai MVU, jo īpaši mazāki un bieži vien ģimenes vadīti uzņēmumi, sasniegtu jaunus tirgus, ļaujot tiem pievienoties tiešsaistes platformām un attāliem tirgiem gan vietējā, gan starptautiskā līmenī. Turklāt paredzams, ka pievilksanas efekts, ko radīs obligāta mērķrādītāja noteikšana reciklētajam plastmasas saturam, veicinās izjaucēju konkurētspēju, jo tie kļūs par ļoti pieprasītu augstas kvalitātes otrreizējo materiālu galveno piegādes avotu. Īpaša uzmanība tika piešķirta tam, lai ierobežotu ziņošanas pienākumus līdz tiem, kas ir stingri nepieciešami, lai novērtētu un pārraudzītu tiesību aktu īstenošanu, piešķirot privilēģiju digitāliem risinājumiem un atvēlot rīcības brīvību attiecībā uz to, kā uzņēmējiem būtu jāziņo valsts iestādēm.

- **Pamattiesības**

Šim priekšlikumam nav ietekmes uz pamattiesību aizsardzību.

#### **4. IETEKME UZ BUDŽETU**

Priekšlikuma īstenošanai būs vajadzīgi personālrесursi un finanšu resursi pakalpojumu iepirkumam. Sagaidāms, ka dažas no prasībām personāla nokomplektēšanas ziņā tiks izpildītas atbilstoši Komisijas pašreizējiem piešķirumiem, lai gan priekšlikumam pievienotajā tiesību akta priekšlikuma finanšu pārskatā ir identificēta vajadzība pēc ārēja papildu personāla. Sagaidāms, ka būs vajadzīgi ierobežoti papildu resursi Eiropas Ķīmikāliju aģentūrai, kuri tiks nodrošināti vēlākā tiesību akta priekšlikumā ķīmikāliju jomā.

Priekšlikumā ir vairāki panti, kuros detalizēti aprakstītas papildu darba plūsmas, kas būs jāīsteno, lai papildinātu regulu. Šis darbs ietvers īstenošanas/deleģēto aktu pieņemšanu nākamo viena līdz astoņu gadu laikā.

#### **Galvenie tehniskie uzdevumi ir šādi:**

- uzlabot metodiku atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju (3R rādītāji) aprēķināšanai;
- uzlabot riska novērtējumu par atlikušajiem bīstamo vielu izņēmumiem (*ECHA* atbalsts);

<sup>34</sup> Plašāku informāciju par atlasītajiem ierosinājumiem no atzinuma par *F4F* sk. ietekmes novērtējuma ziņojuma 1. un 5. pielikumā.

- aprēķināt un verificēt noteikumus par reciklēto plastmasas saturu, priekšizpēte reciklētā satura mērķrādītāju noteikšanai tēraudam autobūves pielietojumos un plašāka priekšizpēte, ietverot ekonomisko novērtējumu reciklētā satura mērķrādītāju noteikšanai citiem materiāliem, un deklarācijas formāti (pamatojoties uz *JRC* zinātību un metodiku, lai gan to var arī neveikt *JRC*);
- demontējamības prasību noteikšana *EV* akumulatoru baterijām un e-piedziņas elektromotoriem, vispārīgā demontāžas informācija par citām attiecīgām sastāvdaļām un prasību attiecībā uz KSI aktu pielāgošana Bateriju regulai (kā norādīts iepriekš, pamatojoties uz *JRC* zinātību);
- tipa apstiprinājuma formātu un tipa apstiprinātājām iestādēm iesniedzamās informācijas mapes atjaunināšana;
- kritēriju izstrāde transportlīdzekļa apritīguma pasei;
- pārrobežu PRA mehānismu izveide;
- aprēķināšanas un verifikācijas noteikumu grozīšana attiecībā uz kvalitāti transportlīdzekļu apstrādē (kā norādīts iepriekš, pamatojoties uz *JRC* zinātību);
- digitalizācija — savietojamu transportlīdzekļu reģistru izveide un reāllaika eksporta kontroles, izmantojot ES vienloga vidi muitas jomā, pamatojoties uz spēkā esošām tehniskā stāvokļa prasībām kā pirmo soli un uz risku balstītu novērtējumu kā otro soli (ciešā sadarbībā starp *ENV ĢD*, *MOVE ĢD* un *TAXUD ĢD*);
- pakāpeniskas pieejas ievērošana attiecībā uz transportlīdzekļu kategoriju tvēruma paplašināšanu un sagatavošanās pārskatīšanai 8 gadus pēc stāšanās spēkā.

Komisijai šo tehnisko uzdevumu veikšanai būs vajadzīgs šāds papildu personāls:

- 0,5 pilnslodzes ekvivalenta (*FTE*) līgumdarbinieki 2024. gadā;
- 3,0 *FTE* līgumdarbinieki 2025. gadā;
- 4,0 *FTE* līgumdarbinieki 2026. un 2027. gadā un 1 *FTE* norīkots valsts eksperts.

**Pamatojoties uz jaunākajām algas likmēm, aplēstās kopējās īstenošanas izmaksas, ieskaitot izmaksas par Komisijas personālu, ir 4,346 miljoni EUR.**

## 5. CITI ELEMENTI

### • **Īstenošanas plāni un pārraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Ierosinātās regulas īstenošana tiks pārraudzīta ar vairākiem rādītājiem, sekojot līdzi tādai informācijai kā jaunos transportlīdzekļos izmantotā reciklētā satura apjoms, reciklēšanas rādītāji konkrētiem materiāliem no NTL, materiāli / sastāvdaļas / daļas, kas demontētas pirms sasmalcināšanas, lietotu rezerves daļu tirgus daļa, to NTL skaits, kuri savākti un apstrādāti atbilstoši NTL prasībām, un lietotu eksportēto transportlīdzekļu apjoms. Plašāka informācija par šiem rādītājiem atrodama ietekmes novērtējuma ziņojumā.

Vispārīga regulas pārskatīšana ir plānota astoņus gadus pēc regulas stāšanās spēkā.

### • **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

*I nodaļā* ir izklāstīti vispārīgie noteikumi.

Priekšlikuma *1. pantā* ir noteikts šīs regulas priekšmets, un *2. pantā* ir norādīta tās darbības joma. Lielākā daļa regulas noteikumu attiecas uz  $M_1$  un  $N_1$  kategorijas transportlīdzekļiem (pasažieru automobiļi un autofurģoni). Atsevišķus noteikumus par nolietotu transportlīdzekļu

apsaimniekošanu un par eksporta prasībām piemēro arī noteikumiem L kategorijas transportlīdzekļiem (L3e, L4e, L5e, L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļi), kravas automobiļiem, autobusiem un piekabēm (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> un O kategorijas transportlīdzekļi).

Priekšlikuma 3. *pantā* ir dotas šajā regulā piemērojamās definīcijas. Vairākas definīcijas ir pārņemtas no atceltajām Direktīvām 2000/53/EK un 2005/64/EK vai no spēkā esošiem ES tiesību aktiem, piemēram, Direktīvām 1999/37/EK, 2008/98/EK un 2014/45/ES vai Regulas (ES) 2018/858.

*II nodaļā* ir ietvertas apritīguma prasības attiecībā uz transportlīdzekļu konstrukciju, kuru izpilde jāverificē tipa apstiprināšanas procesā.

Priekšlikuma 4. *pants* nosaka minimālās prasības transportlīdzekļu tipu atkalizmantojamībai, reciklējamībai un atgūstamībai, par katru tipu norādot sasniedzamos rādītājus. Ar šo pantu Komisijai tiek piešķirtas pilnvaras pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka metodiku šo rādītāju aprēķināšanai un verificācijai.

Ar 5. *pantu* tiek ierobežota svina, kadmija, dzīvsudraba un sešvērtīgā hroma izmantošana transportlīdzekļos, un III pielikums satur izņēmumus no šā ierobežojuma. Komisija pieņems deleģētos aktus, ar kuriem groza minēto pielikumu, to pielāgojot tehnikas un zinātnes progresam.

Priekšlikuma 6. *pantā* ir prasīts, lai katrā transportlīdzeklī būtu vismaz 25 % plastmasas, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, un lai 25 % šāda materiāla būtu iegūti no reciklētiem nolietotiem transportlīdzekļiem. Ar šo pantu Komisija tiek arī pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem nosaka reciklētā satura mērķrādītājus citiem materiāliem. Šādu potenciālo mērķrādītāju noteikšanai jābūt pamatotai ar detalizētu novērtējumu.

Priekšlikuma 7. *pantā* ir noteikts tāds vispārīgs pienākums, ka jaunu transportlīdzekļu konstrukcija nedrīkst apgrūtināt tādu daļu un sastāvdaļu demontāžu, kurām ir ievērojams atkalizmantošanas potenciāls, kad transportlīdzekļi kļūst par atkritumiem. Tas arī nosaka prasību konstruēt transportlīdzekļus tā, lai varētu demontēt un nomainīt elektrotransportlīdzekļa akumulatoru baterijas un e-piedziņas elektromotorus no transportlīdzekļa tipa gan izmantošanas fāzē, gan atkritumu fāzē.

*III nodaļa* nosaka informācijas un apzīmēšanas prasības ražotājiem.

Priekšlikuma 8. *pants* nosaka, kādā veidā ražotājiem jāpierāda savu transportlīdzekļu tipu atbilstību šajā regulā noteiktajām prasībām tipa apstiprināšanas procesa laikā.

Ar 9. *pantu* ir noteikts pienākums sagatavot apritīguma stratēģiju par katru jaunu transportlīdzekļa tipu, tajā ietverot IV pielikumā uzskaitītos aspektus. Ražotājiem minētās stratēģijas būtu jāatjaunina reizi piecos gados, sniedzot kopsavilkumu par to darbību rezultātiem, kuras veiktas to saistību izpildei.

Priekšlikuma 10. *pants* nosaka ražotājiem pienākumu deklarēt tipa apstiprinājuma dokumentācijā norādīto transportlīdzeklī esošo materiālu reciklētā satura īpatsvaru.

Priekšlikuma 11. *pants* nosaka ražotājiem pienākumu sniegt informāciju par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu drošu demontāžu un nomaiņu. Šai informācijai jābūt pieejamai bez maksas atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem.

Priekšlikuma 12. *pants* attiecas uz transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanu atbilstoši materiālu kodēšanas standartiem. Detalizēti noteikumi par pastāvīgos magnētus saturošu e-piedziņas elektromotoru apzīmēšanu ir noteikti VI pielikumā.

Ar 13. *pantu* tiek noteikta transportlīdzekļa apritīguma pase — digitāls rīks, ko izmanto, lai uzlabotu informācijas sniegšanu par transportlīdzekļa daļu un sastāvdaļu drošu demontāžu un

nomaiņu, tādā veidā, kas ir saderīgs ar citiem digitāliem informācijas rīkiem un platformām, kuras jau pastāv vai tiek tālākattīstītas autobūves nozarē.

*IV nodaļā* ir noteikumi par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu.

Nodaļas *1. iedaļā* ir ietverti noteikumi, kas prasa, lai dalībvalstis norīkotu iestādes, kuras atbild par IV un V nodaļas īstenošanu un izpildi (*14. pants*) un par vispārīgo nosacījumu noteikšanu atļauju izdošanai pilnvarotiem apstrādes punktiem (*15. pants*).

Nodaļas *2. iedaļā* ir noteiktas prasības paplašinātai ražotāja atbildībai.

Priekšlikuma *16. pants* nosaka ražotāju vispārīgu pienākumu attiecībā uz atbildību un nosaka tā tvērumu. Ar *17. pantu* dalībvalstīm ir prasīts izveidot reģistru, kas pārraudzīs, kā ražotāji izpilda šīs prasības. Ražotāji, kas nav reģistrējušies, nevar darīt pieejamus transportlīdzekļus tirgū dalībvalsts teritorijā. Priekšlikuma *18. pants* attiecas uz ražotāju atbildības organizācijām. Priekšlikuma *19. pants* satur nosacījumus par atļauju izdošanu ražotājiem paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu individuālas izpildes gadījumā un ražotāju atbildības organizācijām. Priekšlikuma *20. pantā* ir norādītas izmaksas, kas saistītas ar nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu un kas būtu jāsedz no ražotāju finanšu iemaksām. Priekšlikuma *21. pants* nosaka harmonizētus kritērijus šo maksu modulācijai. Priekšlikuma *22. pantā* ir noteikumi par izmaksu sadales mehānismu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī. Ar šo pantu Komisija tiek pilnvarota pieņemt deleģētos aktus, kuros ietverti detalizēti noteikumi par maksu modulācijas kritēriju piemērošanu un par pārrobežu paplašinātas ražotāja atbildības izmaksu sadales mehānismu.

Priekšlikuma *3. iedaļa* attiecas uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu.

Priekšlikuma *23. pantā* ražotājiem ir noteikts pienākums izveidot nolietotu transportlīdzekļu savākšanas sistēmas un piedalīties tajās un ir noteiktas šo sistēmu prasības. Tas arī nosaka dalībvalstīm pienākumu nodrošināt šo sistēmu pienācīgu darbību.

Ar *24. pantu* ir noteikts pienākums nogādāt visus nolietotos transportlīdzekļus uz pilnvarotiem apstrādes punktiem.

Priekšlikuma *25. pantā* ir noteikts pilnvarotu apstrādes punktu pienākums izdot likvidācijas sertifikātus par visiem apstrādātajiem nolietotajiem transportlīdzekļiem.

Priekšlikuma *26. pantā* ir uzskaitīti transportlīdzekļu īpašnieku pienākumi nogādāt to transportlīdzekļus uz pilnvarotu apstrādes punktu, kad transportlīdzekļi sasniedz to kalpošanas laika beigu posmu, un uzrādīt vēlāk izdoto likvidācijas sertifikātu transportlīdzekļa noņemšanai no uzskaites.

Priekšlikuma *4. iedaļa* attiecas uz nolietotu transportlīdzekļu apstrādi.

Priekšlikuma *27. pantā* ir noteikti pilnvarotu apstrādes punktu pienākumi attiecībā uz specifiskām darbībām, kas jāveic, lai transportlīdzekļu apstrāde tiktu veikta pienācīgi.

Priekšlikuma *28. pantā* ir noteiktas vispārīgas prasības, kas piemērojamas nolietotu transportlīdzekļu sasmalcināšanai. Tas arī aizliedz jaukt nolietotus transportlīdzekļus, to daļas, sastāvdaļas un materiālus ar iepakojuma atkritumiem un elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumiem.

Priekšlikuma *29. pants* nosaka prasības nolietotu transportlīdzekļu atsārņošanai, norādot, ka iztecinātās šķidrās vielas un šķidrums ir jāuzglabā atsevišķi līdzīgi kā daļas, sastāvdaļas un materiāli, kas satur svīnu, kadmiju, dzīvsudrabu un sešvērtīgo hromu. Šajā pantā ir arī

uzsvērts, ka demontētās elektrotransportlīdzekļu akumulatoru baterijas ir jāuzglabā un jāapstrādā atbilstoši Regulai (ES) 2023/[Baterijas].

Ar 30. *pantu* pilnvarotiem apstrādes punktiem tiek noteikts pienākums noņemt VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas pirms sasmalcināšanas un ir noteikti nosacījumi, kas atļauj izņēmumu no šīs prasības ievērošanas.

Priekšlikuma 31. *pantā* ir izklāstīti pienākumi attiecībā uz demontētajām daļām un sastāvdaļām, lai novērtētu to piemērotību atkalizmantošanai, pārražošanai, pārjaunošanai, reciklēšanai vai citām apstrādes darbībām, un tas, kā šīs daļas un sastāvdaļas būtu jāapzīmē. Tajā ir arī noteikts to daļu saraksts, kuras nedrīkstētu atkalizmantot, pārražot vai pārjaunot.

Priekšlikuma 32. *pantā* ir noteiktas prasības, kas reglamentē lietotu, pārražotu un pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecību. Šīs daļas un sastāvdaļas ir pienācīgi jāapzīmē, un uz tām ir jāattiecas garantijai.

Priekšlikuma 33. *pants* nosaka, ka dalībvalstīm ir jāievieš stimuli, lai veicinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošanu un pārjaunošanu.

Priekšlikuma 34. *pantā* ir noteikti trīs mērķrādītāji — nolietotu transportlīdzekļu atkalizmantošanai un reciklēšanai, to atkalizmantošanai un atgūšanai un plastmasas reciklēšanai.

Ar 35. *pantu* tiek ieviests aizliegums apglabāt atkritumu poligonos neinertus atkritumus, kas nav apstrādāti, izmantojot pēcsmalcināšanas tehnoloģiju.

Priekšlikuma 36. *pantā* ir noteikumi atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītāju aprēķināšanai situācijās, kad nolietoti transportlīdzekļi tiek nosūtīti apstrādei uz citu valsti.

*V nodaļā* ir noteikumi par lietotiem transportlīdzekļiem un to eksportu.

Nodaļas 1. *iedaļa* attiecas uz lietotu transportlīdzekļu statusu. Ar 37. *pantu* transportlīdzekļa īpašniekam, kas nodod īpašumtiesības uz transportlīdzekli, tiek uzlikts pienākums spēt pierādīt, ka nododamais transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis.

Nodaļas 2. *iedaļa* ietver vairākus noteikumus, kas reglamentē lietotu transportlīdzekļu eksportu.

Priekšlikuma 38. *pants* satur nosacījumus lietotu transportlīdzekļu eksportam — tie nedrīkstētu būt nolietoti transportlīdzekļi saskaņā ar I pielikumā noteiktajiem kritērijiem, un tiem jābūt labā tehniskā stāvoklī. Šajā pantā ir arī paskaidrots, kā muitas dienesti verificēs, vai un kā transportlīdzekļi atbilst šīm prasībām.

Ar 39. *pantu* muitas dienestiem tiek noteikts pienākums automātiski un elektroniski verificēt eksportējamo transportlīdzekļu atbilstību eksporta prasībām.

Priekšlikuma 40. *pantā* ir noteikts, kad muitas dienestiem būtu jāveic eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu pārbaudes.

Priekšlikuma 41. *pantā* ir norādīts, kad muitas dienestiem būtu jāaptur lietota transportlīdzekļa izlaišanas eksportam, 42. *pants* attiecas uz situācijām, kad lietots

transportlīdzeklis būtu jāizlaiž eksportam, un *43. pantā* izklāstīts pamatojums atteikumam izlaist transportlīdzekli eksportam.

Priekšlikuma *44. pants* attiecas uz sadarbību starp dienestiem un ar muitu saistītas informācijas apmaiņu, un *45. pantā* ir norādīta šim nolūkam izmantojamā elektroniskā sistēma.

*VI nodaļā* ir ietverti noteikumi par regulā ietverto noteikumu izpildes panākšanu.

Ar *46. pantu* dalībvalstīm tiek noteikts pienākums veikt regulāras inspekcijas pilnvarotos apstrādes punktos, pie remonta un uzturēšanas operatoriem un citos punktos un pie citiem ekonomikas dalībniekiem, kas var apstrādāt nolietotus transportlīdzekļus.

Ar *47. pantu* dalībvalstīm tiek noteikts pienākums izveidot efektīvus sadarbības mehānismus valsts un starptautiskā līmenī, kuri ļauj apmainīties ar datiem, kas vajadzīgi atbilstoši šai regulai.

Priekšlikuma *48. pantā* ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāievieš iedarbīgi, samērīgi un atturoši sodi par šīs regulas pārkāpumiem.

Priekšlikuma *49. pantā* ir noteikumi par dalībvalstu ziņošanu Komisijai par datiem, kas attiecas uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apstrādi, kā arī par paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu īstenošanu.

*VII nodaļa* ir standarta nodaļa ar pantiem par deleģētajiem aktiem (*50. pants*) un īstenošanas aktiem (*51. pants*).

*VIII nodaļā* ir izklāstīti grozījumi Regulā (ES) 2019/1020 un Regulā (ES) 2018/858.

*IX nodaļa* ir standarta nodaļa par nobeiguma noteikumiem ar pantiem, kas attiecas uz prasību izvērtēt regulu astoņus gadus pēc tās pieņemšanas (*55. pants*), par atcelšanas un pārejas noteikumiem (*56. pants*) un stāšanos spēkā (*57. pants*).

## Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA****par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 114. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu<sup>1</sup>,ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu<sup>2</sup>,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

- (1) Komisijas 2019. gada 11. decembra paziņojums “Eiropas zaļais kurss”<sup>3</sup> (“Eiropas zaļais kurss”) ir Eiropas izaugsmes stratēģija, kuras mērķis ir pārveidot Savienību par taisnīgu un pārticīgu sabiedrību ar mūsdienīgu, resursu ziņā efektīvu un konkurētspējīgu ekonomiku, kur 2050. gadā nav neto siltumnīcefekta gāzu emisiju un ekonomiskā izaugsme ir atsaistīta no resursu patēriņa. Lai Savienības ražojumu rīcībpolitikas palīdzētu samazināt oglekļa emisijas pasaules līmenī, ir jānodrošina, ka Savienībā tirgotie un pārdotie ražojumi tiek sagādāti, ražoti un to kalpošanas laika beigās apstrādāti ilgtspējīgā veidā.
- (2) Autobūves nozare veido ievērojamu daļu no enerģijas un materiālu resursu patēriņa Savienībā un līdz ar to arī rada siltumnīcefekta gāzes. Transportlīdzekļu ražošana trešās valstīs un laišana Savienības tirgū veicina siltumnīcefekta gāzu rašanos visā pasaulē, un tas, savukārt, rada negatīvu ietekmi uz vidi Savienībā. Viens no priekšnosacījumiem, lai sasniegtu klimatneitralitātes mērķi 2050. gadā, ir pāreja no fosilo degvielu izmantošanas transportlīdzekļos uz nulles emisiju mobilitāti, kā paredzēts paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %”. Tas samazinās siltumnīcefekta gāzu emisijas no autobūves nozares, kuras saistītas ar transportlīdzekļu izmantošanas posmu. Autobūves nozare ir viena no lielākajām pirmreizējā alumīnija, tērauda un plastmasas izmantotājām, kas ir saistīts ar Savienības tirgū laistu jaunu transportlīdzekļu ražošanu. Tam var būt būtiska ietekme uz vidi, kas saistīta ar enerģiju, kura vajadzīga šo materiālu ieguvei un apstrādei. Ar jaunu transportlīdzekļu

<sup>1</sup> OV C , , . lpp..<sup>2</sup> OV C , , p. . lpp.<sup>3</sup> Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas zaļais kurss” (COM(2019) 640 final).

ražošanu saistītā vidiskā pēda varētu palielināties līdz ar notiekošo autoparka elektrifikāciju, kā arī ņemot vērā to, ka nākotnes modeļos vairāk tiek izmantota elektronika, jo gan vienā, gan otrā gadījumā ir vajadzīgs ievērojams apjoms kritiski svarīgu un stratēģisku izejvielu un dārgmetālu, piemēram, vara un retzemju elementu. Šo pārmaiņu rezultātā transportlīdzekļu ražošanas posmam varētu būt lielāka vidiskā pēda nekā to izmantošanas posmam. Turklāt pašreizējās prasības Savienības tiesību aktos par atkritumu apsaimniekošanu noved pie tā, ka resursu atgūšana no nolietotiem transportlīdzekļiem ir neoptimāla, un ir liels potenciāls palielināt atkalizmantojamo, pārjaunojamo vai no nolietotiem transportlīdzekļiem reciklējamo daļu, sastāvdaļu un materiālu daudzumu un kvalitāti. Lai mazinātu šo ietekmi uz vidi un sniegtu ieguldījumu nozares dekarbonizācijā, ir jāuzlabo vienotā tirgus darbība un jāsekmē autobūves nozares pāreja uz aprites ekonomiku. Tas ir saskaņā ar Komisijas 2020. gada 11. marta paziņojumu “Jauns aprites ekonomikas rīcības plāns. Par tīrāku un konkurētspējīgāku Eiropu”<sup>4</sup>, kurā ir pausts aicinājums pārskatīt pašreizējos noteikumus, ar mērķi “popularizēt apritīgākus uzņēmējdarbības modeļus, sasaistot transportlīdzekļu konstrukciju ar to apstrādes iespējām kalpošanas laika beigās, apsvērt noteikumus par obligātu reciklētā materiāla saturu komponentos un uzlabot reciklēšanas efektivitāti”. Padome<sup>5</sup> un Parlaments<sup>6</sup> arī uzsvēra vajadzību pēc jauniem Savienības noteikumiem par šiem jautājumiem, ar kuriem aizstāj spēkā esošos noteikumus par transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz atkalizmantojamību, reciklējāmību un atgūstamību un par nolietotiem transportlīdzekļiem.

- (3) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/53/EK<sup>7</sup> ir noteiktas harmonizētas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes prasības un mērķrādītāji transportlīdzekļu atkalizmantošanai un reciklēšanai un atkalizmantošanai un atgūšanai. Ar to ir noteikti pienākumi attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, kā arī pienākumi ekonomikas dalībniekiem, jo īpaši ierobežojot smago metālu izmantošanu transportlīdzekļos. Tā arī nosaka pamatnoteikumus par paplašinātu ražotāja atbildību, prasot, lai transportlīdzekļu ražotāji sedz daļu no nolietotu transportlīdzekļu savākšanas izmaksām.
- (4) Komisijas izvērtējumā par Direktīvu 2000/53/EK<sup>8</sup> bija uzsvērts, direktīva ir efektīvi sasniegusi daudzus no tās sākotnējiem mērķiem, jo īpaši attiecībā uz transportlīdzekļos izmantotā kadmija, svina, dzīvsudraba un sešvērtīgā hroma samazināšanu, nolietoto transportlīdzekļu savākšanas punktu skaita palielināšanu un atgūšanas un reciklēšanas mērķu sasniegšanu. Tomēr izvērtējumā tika konstatēts, ka ar direktīvu ir nepietiekami risināti svarīgi jautājumi, kas saistīti ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, un ka tā vairs nav pielāgota, lai nodrošinātu šo transportlīdzekļu apstrādi augstā kvalitātē.
- (5) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/64/EK<sup>9</sup> reglamentē transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējāmību un atgūstamību,

---

<sup>4</sup> Komisijas 2020. gada 11. marta paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Jauns aprites ekonomikas rīcības plāns. Par tīrāku un konkurētspējīgāku Eiropu” (COM(2020) 98 final).

<sup>5</sup> Padomes 2020. gada 17. decembra secinājumi “Padarīt atveseļošanu apritīgu un zaļu”.

<sup>6</sup> Eiropas Parlamenta 2021. gada 10. februāra rezolūcija par jaunu aprites ekonomikas rīcības plānu.

<sup>7</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/53/EK (2000. gada 18. septembris) par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 269, 21.10.2000., 34. lpp.).

<sup>8</sup> Direktīvas (EK) 2000/53 (2000. gada 18. septembris) par nolietotiem transportlīdzekļiem izvērtējums (SWD(2021) 61 final).

<sup>9</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2005/64/EK (2005. gada 26. oktobris) par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to otrreizēju izmantojamību, pārstrādājamību un reģenerējamību, un ar ko groza Padomes Direktīvu 70/156/EEK (OV L 310, 25.11.2005., 10. lpp.).

lai šie transportlīdzekļi to ekspluatācijas laika beigu posmā varētu atbilst Direktīvā 2000/53/EK noteiktajiem mērķrādītājiem. Minētā direktīva nav bijusi efektīva jaunu transportlīdzekļu atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības ievērojamā uzlabošanā un nav pielāgota jaunu transportlīdzekļu iezīmēm, kas ir ievērojami mainījušās kopš direktīvas stāšanās spēkā.

- (6) Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858<sup>10</sup> tika ieviesta visaptveroša tipa apstiprinājuma un tirgus uzraudzības sistēma mehāniskajiem transportlīdzekļiem, piekabēm un šādiem transportlīdzekļiem paredzētām sistēmām, sastāvdaļām un atsevišķām tehniskām vienībām ar mērķi nodrošināt pienācīgu vienotā tirgus darbību un augstu vidiskā snieguma līmeni. Ir vajadzīgs atsevišķs regulatīvs tiesību akts saistībā ar ES tipa apstiprināšanas procedūru, kas noteikta Regulas (ES) 2018/858 II pielikumā. Ir nepieciešami noteikumi un prasības par transportlīdzekļu aprītīgumu ES tipa apstiprināšanas procesā. Lai nodrošinātu transportlīdzekļu atbilstību minētajām prasībām, ir nepieciešams nodrošināt pārliecināšanos par to ES tipa apstiprināšanas procesā. Uz tipa apstiprinājumiem, ko izdod atbilstoši šai regulai, attiecas Regulas (ES) 2018/858 administratīvie noteikumi, tai skaitā noteikumi par tirgus uzraudzību, korektīviem pasākumiem un sodiem. Regulas (ES) 2018/858 administratīvie noteikumi, tai skaitā noteikumi par tirgus uzraudzību, korektīviem pasākumiem un sodiem, attiecas arī uz tipa apstiprinājumiem, ko izdod atbilstoši šīs regulas prasībām.
- (7) Lai uzlabotu vienotā tirgus darbību, vienlaikus nodrošinot augstu vides aizsardzības līmeni, ir būtiski harmonizēt nosacījumus transportlīdzekļu tipa apstiprinājumam attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību, kā arī nosacījumus, kas reglamentē atkritumu apsaimniekošanu autobūves nozarē. Pastāv raksturīga saikne starp transportlīdzekļu ražošanas posmu un to apstrādi kalpošanas laika beigās, jo videi nekaitīga nolietotu transportlīdzekļu apstrāde ir lielā mērā atkarīga pirmām kārtām no tā, kā transportlīdzekļi ir konstruēti un izgatavoti. Tāpēc visefektīvākais veids, kā veicināt autobūves nozares pāreju uz aprites ekonomiku, ir izveidot vienotu tiesisko regulējumu Savienības līmenī, kas integrētā un konsekventā veidā aptver transportlīdzekļu konstrukciju, ražošanu, laišanu Savienības tirgū un apstrādi to kalpošanas laika beigās. Tas ir arī svarīgi, lai attīstītos tirgū laistos jaunos transportlīdzekļos iekļauto otrreizējo izejvielu Savienības tirgus, kā arī lai izvairītos no šķēršļiem tirdzniecībai un konkurences kropļojumiem, nodrošinātu tiesisko skaidrību un uzlabotu visu transportlīdzekļu konstruēšanā, ražošanā un apstrādē to kalpošanas laika beigās iesaistīto ekonomikas dalībnieku vidisko sniegumu. Lai sasniegtu šos mērķus un īstenotu nepieciešamību pēc vienotiem noteikumiem vienotajam tirgum, kura darbībā tiek ievēroti vides apsvērumi, un saskaņā ar Savienības tiesību aktiem par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu kopumā Direktīva 2000/53/EK un Direktīva 2005/64/EK būtu jāaizstāj ar regulu, pamatojoties uz Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 114. pantu.
- (8) Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK attiecas tikai uz pasažieru transportlīdzekļiem (M<sub>1</sub>) un vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem (N<sub>1</sub>), kas veido aptuveni 85 % no visiem Savienībā reģistrētajiem transportlīdzekļiem. Uz pārējiem transportlīdzekļiem, proti, divu un trīs riteņu transportlīdzekļiem, kravas automobiļiem, autobusiem un piekabēm, neattiecas Savienības tiesību akti attiecībā uz

<sup>10</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2018/858 (2018. gada 30. maijs) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību un ar ko groza Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 un atceļ Direktīvu 2007/46/EK (OV L 151, 14.6.2018., 1. lpp.).

to ekodizainu un apsaimniekošanu to kalpošanas laika beigu posmā. Tāpēc, lai nodrošinātu apritīgu satvaru visiem Savienībā reģistrētajiem transportlīdzekļiem, arī videi nekaitīgai to apstrādei, kā arī lai novērstu vienotā tirgus sadrumstalotību, šī regula būtu jāattiecina ne tikai uz M<sub>1</sub> un N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļiem, bet daļēji arī uz konkrētiem L kategorijas transportlīdzekļiem (L3e–L7e), lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O). Trūkst visaptverošas informācijas par šādu transportlīdzekļu apstrādi Savienībā to kalpošanas laika beigās, un tas liedz piemērot šiem transportlīdzekļiem tādu pašu režīmu, kādu ar šīs regulas stāšanās spēkā piemēros M<sub>1</sub> un N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļiem. Tomēr prasības attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, to obligātu nogādāšanu uz pilnvarotiem savākšanas punktiem apstrādei, kā arī to atsārņošanu būtu jāattiecina uz L kategorijas transportlīdzekļiem (L3e–L7e) un lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O). Lai veicinātu šādu nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, būtu jāprasa, lai to ražotāji sniedz informāciju par daļu, sastāvdaļu un materiālu demontāžu no šādiem transportlīdzekļiem un par nomaiņu. Arī noteikumi, kas reglamentē paplašinātu ražotāja atbildību, būtu jāattiecina uz šīm transportlīdzekļu kategorijām, aptverot to savākšanas un atsārņošanas izmaksas to kalpošanas laika beigās.

- (9) Problēmas saistībā ar lietotu transportlīdzekļu eksportēšanu skar ne tikai pasažieru transportlīdzekļus (M<sub>1</sub>) un vieglos komerciālos transportlīdzekļus (N<sub>1</sub>), bet, kā liecina pētījumi<sup>11</sup>, arī lielākus transportlīdzekļus. Tāpēc šie noteikumi būtu jāattiecina arī uz lielas noslodzes transportlīdzekļiem un to piekabēm (M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O).
- (10) Speciālie transportlīdzekļi ir konstruēti konkrētas funkcijas veikšanai, un tiem ir vajadzīgi īpaši virsbūves pielāgojumi, kas nav pilnīgi ražotāja kontrolē. Tādējādi atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus nevar pienācīgi aprēķināt. Uz šiem transportlīdzekļiem būtu jāattiecina tikai noteikumi par savākšanu, atsārņošanu un daļu un sastāvdaļu obligātu demontāžu. Šo darbību veikšanas izmaksas būtu jāsedz ražotājiem paplašinātas ražotāja atbildības shēmas ietvaros. Noteikumi par vielām transportlīdzekļos būtu jāattiecina arī uz speciālajiem transportlīdzekļiem, kā tas ir saskaņā ar Direktīvu 2000/53/EK. Transportlīdzekļu, kas apstiprināti vairākposmu tipa apstiprināšanas procedūrā, otrā posma ražotājam nav iespējas aprēķināt atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus vairākos posmos pabeigtiem transportlīdzekļiem. Tāpēc ir lietderīgi prasīt, lai šai regulai atbilstu tikai bāzes transportlīdzeklis.
- (11) Viena no lielākajām praktiskajām problēmām saistībā ar Direktīvas 2000/53/EK piemērošanu ir noteikt, vai transportlīdzeklis ir kļuvis par nolietotu transportlīdzekli, it īpaši transportlīdzekļu pārrobežu nosūtīšanas gadījumos. Kaut arī par šo jautājumu ir izdoti norādījumi<sup>12</sup>, šis novērtējums joprojām sagādā problēmas. Tāpēc ir nepieciešami juridiski saistoši precīzi kritēriji, kas ļauj noteikt nolietotu transportlīdzekli. Minētie kritēriji būtu jāizmanto visiem ekonomikas dalībniekiem un transportlīdzekļu īpašniekiem, kas veic darbības ar nolietotiem transportlīdzekļiem.
- (12) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā tika secināts, ka direktīvas noteikumiem par transportlīdzekļu konstrukciju ar mērķi veicināt šādu transportlīdzekļu izjaukšanu un reciklēto materiālu ienākšanu, ir bijusi ļoti ierobežota ietekme uz jaunu

<sup>11</sup> <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

<sup>12</sup> Korespondentu pamatnostādnes Nr. 9 par transportlīdzekļu atkritumu sūtījumiem, [https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents\\_guidelines9\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf).

transportlīdzekļu konstrukciju un ražošanu, jo tie nebija pietiekami detalizēti, konkrēti un izmērāmi.

- (13) Lai pievērstos visu Savienības tirgū laisto transportlīdzekļu konstrukcijai, kā arī to kalpošanas laika beigu posmam, ir jānosaka harmonizētas apritīguma prasības, ko verificē tipa apstiprināšanas posmā. Transportlīdzekļu tāda konstruēšana un ražošana, kas nodrošina, ka to daļas un sastāvdaļas ir atkalizmantojamas un ka materiāli, ko tās satur, ir reciklējami, ir svarīga, lai novērstu to, ka šīs daļas, sastāvdaļas un materiālus nevar pienācīgi valorizēt, kad transportlīdzeklis kļūst nolietots. Tāpēc transportlīdzekļu ražotājiem un to piegādātājiem būtu jāintegrē konstrukcijas stratēģijas, kas uzlabo atkalizmantojamību un reciklējamību, jaunu transportlīdzekļu izstrādes agrīnā posmā. Attiecīgi jauni transportlīdzekļi arī turpmāk būtu jāizgatavo tā, lai tie būtu atkalizmantojami vai reciklējami vismaz 85 % apmērā no masas un atkalizmantojami un atgūstami vismaz 95 % apmērā no masas, kā tas jau ir paredzēts Direktīvā 2005/64/EK. Lai nodrošinātu, ka atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšana notiek vienveidīgi un ka to var pārraudzīt, būtu jāizveido jauna metodika transportlīdzekļu atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšanai un verifikācijai. Šādai metodikai būtu labāk jāatspoguļo jauna transportlīdzekļa potenciāls tikt reciklētam, atkalizmantotam un atgūtam tā kalpošanas laika beigās, vienlaikus ņemot vērā notiekošo tehnoloģijas progresu. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras izveidot šādu metodiku. Līdz šādas metodikas izveidei atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus būtu jāturpina aprēķināt saskaņā ar standartu ISO 22628:2002, kā noteikts Direktīvā 2005/64/EK.
- (14) Transportlīdzekļi būtu jākonstruē un jāražo tā, lai ierobežotu bažas raisošu vielu klātbūtni. Savā 2020. gada 14. oktobra paziņojumā “Ilgtspēju sekmējoša ķīmikāliju stratēģija. Ceļā uz vidi, kas brīva no toksikantiem (“Ilgtspēju sekmējoša ķīmikāliju stratēģija”)<sup>13</sup> Komisija norādīja, ka bažas raisošas vielas būtu jāizmanto pēc iespējas mazāk un, kad vien iespējams, jāaizstāj, pakāpeniski atsakoties no sabiedrībai nebūtiskas viskaitīgāko vielu izmantošanas, jo īpaši patēriņa precēs. Attiecīgi bažas raisošās vielas, būdamas transportlīdzekļos izmantotu materiālu vai jebkuru transportlīdzekļu daļu vai sastāvdaļu komponenti, būtu jāizmanto pēc iespējas mazāk, lai nodrošinātu, ka transportlīdzekļi, kā arī no transportlīdzekļiem reciklētie materiāli visā to aprites ciklā neatstāj nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēka veselību vai vidi.
- (15) Direktīva 2000/53/EK jau ierobežo svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanu transportlīdzekļos un nosaka izņēmumus, kad šādas vielas drīkst izmantot konkrētos lietojumos. Šajā regulā būtu jāpārņem šie spēkā esošie noteikumi. Tomēr, lai nodrošinātu tiesību aktu par ķīmikālijām saskaņību, ierobežojumi attiecībā uz citu vielu laišanu tirgū un izmantošanu transportlīdzekļos būtu jārisina atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1907/2006<sup>14</sup>. Tāpat ierobežojumi attiecībā uz vielu izmantošanu, ko reglamentē Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES)

<sup>13</sup> Komisijas paziņojums 2020. gada 14. novembra Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Ilgtspēju sekmējoša ķīmikāliju stratēģija. Ceļā uz vidi, kas brīva no toksikantiem” (COM(2020) 667 final).

<sup>14</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1907/2006 (2006. gada 18. decembris), kas attiecas uz ķīmikāliju reģistrēšanu, vērtēšanu, licencēšanu un ierobežošanu (REACH), un ar kuru izveido Eiropas Ķīmikāliju aģentūru, groza Direktīvu 1999/45/EK un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 793/93 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1488/94, kā arī Padomes Direktīvu 76/769/EEK un Komisijas Direktīvu 91/155/EEK, Direktīvu 93/67/EEK, Direktīvu 93/105/EK un Direktīvu 2000/21/EK (OV L 396, 30.12.2006., 1. lpp.).

2019/1021<sup>15</sup>, būtu jāievieš, pamatojoties uz minētās regulas noteikumiem. Tāpēc šajā regulā nebūtu jānosaka iespēja ierobežot transportlīdzekļos citas vielas, izņemot svina, dzīvsudrabu, kadmiju un sešvērtīgo hromu.

- (16) Direktīvā 2000/53/EK ir noteikti izņēmumi no ierobežojumiem svina un kadmija izmantošanai transportlīdzekļos izmantotās akumulatoru baterijās, kuri ir pārņemti šajā regulā. Tomēr vielu izmantošana akumulatoru baterijās ir visaptveroši reglamentēta Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 2023/[Baterijas]<sup>16</sup>. Tāpēc šādas vielas būtu jāaplūko un galu galā to ierobežojumi un saistītie izņēmumi būtu jāpārnes attiecīgā gadījumā uz minēto regulu un nebūtu jāreglamentē šajā regulā. Pirms šādu ierobežojumu ieviešanas atbilstoši Regulai (ES) Nr. 2023/[Baterijas] būtu jāveic visaptverošs novērtējums atbilstoši minētajai regulai, lai izvērtētu, vai izņēmums vēl ir vajadzīgs un kādā apmērā.
- (17) Lai ņemtu vērā zinātnes un tehnikas progresu, arī turpmāk Komisijai būtu jādeleģē pilnvaras pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz grozījumiem izņēmumos no ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai transportlīdzekļos atbilstoši šai regulai. Pirms šādu izņēmumu grozīšanas vai svītrosanas būtu jāveic novērtējums par šādas izmaiņas sociāli ekonomisko ietekmi, kas Direktīvā 2000/53/EK nav ņemta vērā, tai skaitā apsverot alternatīvu vielu pieejamību un ietekmi uz cilvēku veselību un vidi visā transportlīdzekļu aprites ciklā. Lai nodrošinātu efektīvu lēmumu pieņemšanu, koordināciju un to tehnisko, zinātnes un administratīvo aspektu pārvaldību, kuri saistīti ar šīs regulas grozīšanu attiecībā uz ierobežojumiem vielu izmantošanai transportlīdzekļos, Eiropas Ķīmikāliju aģentūrai būtu jāpalīdz Komisijai šāda novērtējuma veikšanā.
- (18) Lai palielinātu apritīgumu autobūves nozarē, transportlīdzekļi būtu pakāpeniski jākonstruē un jāražo tā, lai pirmreizējo izejvielu vietā izmantotu reciklētus materiālus. Reciklētu materiālu izmantošana nodrošina materiālu resursefektīvāku izmantošanu, dekarbonizē ražošanu un mazina negatīvo ietekmi uz vidi, kas saistīta ar pirmreizējo izejvielu izmantošanu. Palielināts apritīgums attiecībā uz transportlīdzekļiem, ko ražo trešās valstīs un laiž Savienības tirgū, arī palīdzēs mazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas visā pasaulē, arī Savienībā. Tas arī mazina atkarību no izejvielām un enerģijas, kas saistīta ar pirmreizējo izejvielu piegādi, un vienlaikus stiprina otrreizējo izejvielu tirgu. Lai gan pasaules līmenī nav prasību par reciklētā satura izmantošanu, daudzi ražotāji jau ir iekļāvuši reciklētus materiālus savos transportlīdzekļos. Mērķrādītāju un vienotu noteikumu ieviešana par to, kā aprēķināt reciklēto saturu, nodrošinās juridisko noteiktību un palīdzēs radīt godīgu konkurenci starp ražotājiem. Prasības būs piemērojamas visiem ražotājiem, kas plāno laist transportlīdzekļus Savienības tirgū, neatkarīgi no tā, kur tie atrodas. Atzīstot globālo vērtības ķēžu nozīmi autobūves nozarē, šai regulai būtu jāļauj iegādāties otrreizējās izejvielas no vietām ārpus Savienības.
- (19) Ņemot vērā zemo plastmasas reciklēšanas līmeni, jo īpaši plastmasai no nolietotiem transportlīdzekļiem, un citu plastmasas atkritumu apstrādes veidu vispārīgo negatīvo ietekmi, ir lietderīgi palielināt reciklētās plastmasas izmantošanu transportlīdzekļos. Šajā nolūkā attiecībā uz jauniem transportlīdzekļiem būtu jānosaka obligāts

<sup>15</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1021 (2019. gada 20. jūnijs) par noturīgiem organiskajiem piesārņotājiem (OV L 169, 25.6.2019., 45. lpp.).

<sup>16</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (2023. gada [datums]) par baterijām un bateriju atkritumiem un ar ko groza Direktīvu 2008/98/EK un Regulu (ES) 2019/1020 un atceļ Direktīvu 2006/66/EK (OV L (...)).

mērķrādītājs plastmasai, ko reciklē no pēcpatēriņa atkritumiem. Attiecīgi katram transportlīdzekļu tipam būtu jā satur divdesmit pieci procenti plastmasas, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem. Divdesmit pieci procenti no šā reciklētā satura mērķrādītāja plastmasai būtu jā sasniedz, iekļaujot plastmasu, kas reciklēta no attiecīgā transportlīdzekļu tipa nolietotiem transportlīdzekļiem. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šā pienākuma īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt metodiku tādas plastmasas īpatsvara aprēķināšanai un verificācijai, kura atgūta attiecīgi no pēcpatēriņa atkritumiem un nolietotiem transportlīdzekļiem un kura ir izmantota un iebūvēta transportlīdzekļu tipā.

- (20) Autobūves nozare ir viena no lielākajām tērauda izmantotājām, un pašreizējais reciklēta tērauda izmantošanas līmenis jaunos transportlīdzekļos joprojām ir zems. Lai palīdzētu samazināt oglekļa pēdu, kas saistīta ar jaunu transportlīdzekļu ražošanu, un atbalstītu autobūves nozares pāreju uz klimatneitralitāti, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai noteiktu minimālo tērauda īpatsvaru, ko reciklē no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un kam jāatrodas un jābūt iestrādātam transportlīdzekļu tipos. Pirms mērķrādītāja noteikšanas Komisijai būtu jāveic speciāls pētījums, kurā ņem vērā visus attiecīgos tehniskos, vides un ekonomiskos faktorus, kas saistīti ar šāda mērķrādītāja realizējamību. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šā pienākuma īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt metodiku tāda tērauda īpatsvara aprēķināšanai un verificācijai, kuru atgūst no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un kuru izmanto un iebūvē transportlīdzekļu tipā.
- (21) Ir potenciāls palielināt reciklētā satura izmantošanu transportlīdzekļos attiecībā uz citiem materiāliem, kurus plaši izmanto autobūves nozare un kuru otrreizējo materiālu tirgi ir nepietiekami attīstīti, attiecībā uz kuriem ar pirmreizējo izejvielu ražošanu saistītā pēda ir liela vai reciklēšanas līmenis ir ierobežots, laikā, kad šķirošanas un reciklēšanas tehnoloģijas uzlabojas. Tāpēc ir lietderīgi, lai Komisija novērtē, cik vēlams un praktiski iespējams ir noteikt mērķrādītājus pastāvīgajos magnētos izmantotā neodīma, disprozija, prazeodīma, terbija, samārija, bora reciklētajam saturam, kā arī alumīnijam un tā sakausējumiem vai magnijam un tā sakausējumiem, kā arī novērtē šādas noteikšanas ietekmi. Attiecībā uz to, cik praktiski iespējams ir noteikt potenciālus mērķrādītājus konkrētu veidu alumīnija un magnija sakausējumiem, pētījumā būtu jāaplūko pieprasījuma un sekundārā piedāvājuma atbilstība kopumā un jo īpaši būtu jāizvērtē kompromiss starp apjomradītu ietaupījumu palielināšanu, nosakot sakausējuma saimju minimālo skaitu, un vērtības saglabāšanas palielināšanu, veicot iedalīšanu konkrētu sakausējumu veidu plašākā klāstā.
- (22) Lai stimulētu nepietiekami attīstītos otrreizējo izejvielu tirgus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai noteiktu alumīnija un tā sakausējumu, magnija un tā sakausējumu, no pēcpatēriņa atkritumiem reciklētā neodīma, disprozija, prazeodīma, terbija, samārija vai bora minimālo īpatsvaru, kam jābūt iekļautam un iestrādātam transportlīdzekļu tipos. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šā pienākuma īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt metodiku, lai aprēķinātu un verificētu no pēcpatēriņa atkritumiem reciklētu materiālu īpatsvaru transportlīdzekļos. Šāda metodika ir nepieciešama, lai precizētu pēcpatēriņa metāllūžņu un pirmspatēriņa metāllūžņu definīcijas. Tas ir būtiski, lai stimulētu kvalitātes uzlabošanu un vērtības saglabāšanu, jo īpaši attiecībā uz pēcpatēriņa frakcijām. Lai veicinātu dekarbonizāciju, izmantojot vairāk reciklētā satura, ir nepieciešamas skaidras definīcijas nolūkā stimulēt

pēcpatēriņa metāllūžņu reciklēšanu, vienlaikus samazinot pirmspatēriņa metāllūžņu izmantošanu, kam parasti ir tāda pati oglekļa pēda kā pirmreizējam materiālam.

- (23) Atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) [KSI akts]<sup>17</sup> prasībām un ņemot vērā, ka ir šajā regulā ir jāiekļauj noteikumi par reciklēto saturu transportlīdzekļos un par kritiski svarīgām izejvielām, ko izmanto transportlīdzekļu daļās un sastāvdaļās, minētajiem noteikumiem vajadzētu būt piemērojamiem tāpat, kā nozarē tiek īstenoti noteikumi, kas ietverti Regulā (ES) [KSI akts]. Tas nodrošinās dažādu informācijas, apzīmēšanas un demontāžas pienākumu saskaņā ar šajā regulā noteiktām procedūrām racionalizēšanu un integrēšanu pienākumos, kas attiecas uz citām daļām, sastāvdaļām un materiāliem.
- (24) Lai nodrošinātu, ka akumulatoru baterijas tiek reciklētas saskaņā ar Regulas (ES) 2023/[Baterijas] prasībām un ka arī e-piedziņas elektromotorus, kas satur nozīmīgus daudzumus retzemju elementu, var nomainīt un reciklēt, ir jāievieš konstrukcijas prasības jauniem transportlīdzekļu tipiem, nodrošinot, ka šīs akumulatoru baterijas un e-piedziņas elektromotorus var viegli demontēt pilnvaroti apstrādes punkti vai remonta un uzturēšanas operatori jebkurā transportlīdzekļa aprites cikla posmā. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu šo regulu, pārskatot to daļu un sastāvdaļu sarakstu, kurām jābūt konstruētām tā, lai tās varētu demontēt no transportlīdzekļiem un nomainīt. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs konstrukcijas prasības īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras.
- (25) Tipa apstiprinājuma sistēma, kas noteikta Regulā (ES) 2018/858, uzliek par pienākumu ražotājiem transportlīdzekļus, sistēmas, sastāvdaļas un atsevišķas tehniskas vienības ražot atbilstoši apstiprinātam transportlīdzekļa tipam. Lai nodrošinātu, ka ražotāji izpilda apritīguma prasības, kas tiem piemērojamas tipa apstiprināšanas posmā un ir noteiktas šajā regulā, un ka tipa apstiprinātājas iestādes var pārliecināties par atbilstību, ražotājiem ir jāiekļauj informācijas mapē tipa apstiprināšanas procedūrai vajadzīgā informācija. Lai palielinātu pārredzamību un nodrošinātu, ka vajadzīgā tipa apstiprinājuma informācija tiek sniegta tādā veidā, kas ir saskanīgs ar prasībām citos tiesību aktos, kuri reglamentē tipa apstiprinājuma prasības transportlīdzekļiem, Komisijai būtu jāgroza Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2020/683<sup>18</sup> noteikumi, kas standartizē dokumentus un informāciju, kura jāiekļauj informācijas mapē, un tādējādi nosaka administratīvās prasības tipa apstiprinājumam.
- (26) Lai nodrošinātu, ka vieglo pasažieru automobiļu un vieglo komerciālo transportlīdzekļu ražotāji veic darbības, lai nodrošinātu transportlīdzekļu atbilstību šajā regulā noteiktajām apritīguma prasībām, un lai tos stimulētu uzlabot to tirgū laisto transportlīdzekļu apritīgumu, tiem būtu jāizstrādā visaptveroša apritīguma stratēģija katram jaunam tipam un jāiesniedz tā tipa apstiprinātājai iestādei. Šī stratēģija būtu jābalsta uz pārbaudītām tehnoloģijām, kas ir pieejamas vai kas tiek izstrādātas laikā, kad ir iesniegts transportlīdzekļa tipa apstiprinājuma pieteikums, un tā būtu periodiski jāatjaunina. Komisijai būtu regulāri jāziņo par autobūves nozares apritīgumu,

<sup>17</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru, kā nodrošināt drošu un ilgtspējīgu apgādi ar kritiski svarīgām izejvielām, un groza Regulas (ES) 168/2013, (ES) 2018/858, 2018/1724 un (ES) 2019/1020 (COM(2023) 160 final).

<sup>18</sup> Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/683 (2020. gada 15. aprīlis), ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/858 attiecībā uz administratīvajām prasībām par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanu un tirgus uzraudzību (OV L 163, 26.5.2020., 1. lpp.).

pamatojoties uz ražotāju iesniegtajām apritīguma stratēģijām. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu transportlīdzekļu ražošanā un nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanā, tirgus norises autobūves nozarē un regulatīvās izmaiņas, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu pielikumu, kas ietver prasības par apritīguma stratēģijas saturu un tās atjaunināšanu.

- (27) Lai palielinātu pārredzamību attiecībā uz reciklētu materiālu izmantošanu autobūves nozarē un radītu stimulus paaugstināt reciklētā satura līmeni, būtu jāprasa, lai transportlīdzekļu ražotāji iesniedz tehnisko dokumentāciju, kas apliecina reciklēto materiālu īpatsvaru jaunos transportlīdzekļu tipos, kurus iesniedz tipa apstiprināšanai. Šī prasība būtu jāattiecinā uz atlasītiem materiāliem, kuru reciklētā satura līmeņa paaugstināšana transportlīdzekļos radītu īpaši nozīmīgus ieguvumus videi. Obligātā deklarācija būtu jāiesniedz tipa apstiprinātājai iestādei kopā ar citiem dokumentiem kā daļa no tipa apstiprinājuma pieteikuma.
- (28) Lai palielinātu transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošanu un pārjaunošanu un nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu augstas kvalitātes reciklēšanu, būtiska ir piekļuve atjauninātai informācijai un savlaicīga saziņa starp transportlīdzekļu ražotājiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem visā autobūves vērtības ķēdē. Tāpēc ražotājiem būtu jānodrošina atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem neierobežota, standartizēta un nediskriminējoša piekļuve informācijai, kas ļauj droši demontēt un nomainīt konkrētas transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas un materiālus. Šai informācijai būtu jāvada atkritumu apsaimniekošanas operatori un remonta un uzturēšanas operatori pa soļiem un jāsniedz skaidras norādes par to rīku vai tehnoloģiju izmantošanu, kas vajadzīgas, lai piekļūtu elektrotransportlīdzekļu akumulatoru baterijām un tās demontētu, tai skaitā rīkiem un tehnoloģijām, kas ļauj tās droši izlādēt, un e-piedziņas elektromotoriem. Šai informācijai arī būtu jāpalīdz identificēt, atrast un demontēt daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas būtu jāatsārņo un jādemontē no transportlīdzekļa pirms sasmalcināšanas, kā arī daļas un sastāvdaļas, kas satur kritiski svarīgas izejvielas pastāvīgajos magnētos, kuras minētas Regulā (ES) [KSI akts]. Tas būtu jā dara, izmantojot ražotāju izveidotās saziņas platformas, un informācija būtu jāsniedz bez maksas, neieskaitot administratīvās izmaksas. Tipa apstiprinātājām iestādēm būtu jāpārliedzinās, vai ražotāji ir iesnieguši vajadzīgo informāciju. Lai regulāri atjauninātu tās informācijas tvērumu, kura ražotājiem jāsniedz atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu V pielikumu.
- (29) Lai gan arvien biežāk izmanto digitālo kodēšanu, lai kontrolētu dažādas transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas, Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā tika identificēts, ka šāda kodēšana var mazināt konkrētu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas, pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu. Tāpēc ir būtiski, lai transportlīdzekļu ražotājiem tiktu prasīts sniegt informāciju, kas ļauj profesionāliem atkritumu apsaimniekošanas operatoriem pārvarēt problēmas, kuras rada šīs digitāli kodētās daļas un sastāvdaļas transportlīdzeklī, ja šāda kodēšana liedz veikt remonta, uzturēšanas vai nomaiņas darbības citam transportlīdzeklim.
- (30) Ražotājiem un to piegādātājiem transportlīdzekļu plastmasas un elastomēra daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanai un identificēšanai būtu jāizmanto sastāvdaļu un materiālu kodēšanas standarti, kas sākotnēji tika noteikti Komisijas Lēmumā

2003/138/EK<sup>19</sup>. Tiem būtu jānodrošina, ka visas transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas tiek marķētas saskaņā ar citiem piemērojamiem Savienības tiesību aktiem, jo īpaši tiem, kas attiecas uz to tirgū laistos transportlīdzekļos iekļautu akumulatoru bateriju un pastāvīgo magnētu apzīmēšanu. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu VI pielikumu, precizējot, kā transportlīdzekļu daļas un sastāvdaļas būtu jāmarķē.

- (31) Lai veicinātu transportlīdzekļu apstrādi to kalpošanas laika beigās, transportlīdzekļu ražotājiem, izmantojot digitālus rīkus, būtu jāsniedz precīza, pilnīga un atjaunināta informācija par transportlīdzekļu daļu un sastāvdaļu demontāžu un nomaiņu. Tāpēc būtu jāizveido transportlīdzekļa apritīguma pase, kas jādara pieejama kā šādas informācijas datu nesējs, tādā veidā, kas ir saderīgs ar citiem digitāliem informācijas rīkiem un platformām, kuras jau pastāv vai tiek tālākattīstītas autobūves nozarē attiecībā uz transportlīdzekļu vidisko sniegumu, un ir saskanīgs ar atbilstošajiem noteikumiem Regulā (ES) 2023 [Baterijas], Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā [PIER]<sup>20</sup> un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā [“Euro 7”]<sup>21</sup>. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus šīs regulas īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras noteikt tehniskā izveidojuma un darbības prasības attiecībā uz pasi un noteikumus par datu nesēja vai cita identifikatora, kas ļauj piekļūt transportlīdzekļa pasei, atrašanās vietu.
- (32) Lai nodrošinātu, ka ražotāji un citi ekonomikas dalībnieki ir pakļauti vienādiem noteikumiem visās dalībvalstīs, ir nepieciešams ieviest harmonizētus noteikumus par nolietotu transportlīdzekļu atkritumu apsaimniekošanu. Tam būtu jānodrošina augsts cilvēku veselības un vides aizsardzības līmenis visā Savienībā. Tas radītu arī ekonomikas dalībnieku sniegto atkritumu apsaimniekošanas pakalpojumu kvalitātes lielāku harmonizēšanu un veicinātu otrreizējo izejvielu tirgus darbību.
- (33) Lai garantētu nolietoto transportlīdzekļu drošu un videi nekaitīgu apstrādi, ikvienai struktūrai vai uzņēmumam, kas plāno veikt šādu transportlīdzekļu atkritumu apstrādes darbības, būtu jāsaņem pilnvarojums no kompetentās iestādes. Pilnvarojums būtu jāpiešķir tikai tad, ja struktūrai vai uzņēmumam ir tehniskā, finansiālā un organizatoriskā spēja, kas vajadzīga nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbību veikšanai atbilstīgi piemērojamiem Savienības tiesību aktiem, tai skaitā šajā regulā noteiktajām konkrētajām apstrādes prasībām. Turklāt pilnvarotiem apstrādes punktiem vajadzētu būt kompetentiem izdot likvidācijas sertifikātus saskaņā ar šo regulu.
- (34) Direktīva 2000/53/EK nosaka pamatpienākumu transportlīdzekļu ražotājiem segt daļu no nolietotu transportlīdzekļu savākšanas izmaksām. Pamatojoties uz šo pienākumu un atbilstoši principam “piesārņotājs maksā”, kā arī ievērojot vispārīgās minimālās prasības paplašinātās ražotāja atbildības shēmām, kas noteiktas Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2008/98/EK<sup>22</sup>, ir lietderīgi Savienības līmenī noteikt prasības par

<sup>19</sup> Komisijas Lēmums 2003/138/EK (2003. gada 27. februāris), ar ko nosaka transportlīdzekļu detaļu un materiālu kodēšanas standartus, ievērojot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 53, 28.2.2003., 58. un 59. lpp.).

<sup>20</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko izveido satvaru ekodizaina prasību noteikšanai ilgtspējīgiem produktiem un atceļ Direktīvu 2009/125/EK.

<sup>21</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par mehānisko transportlīdzekļu un motoru, kā arī šādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību tipa apstiprināšanu attiecībā uz to emisijām un akumulatoru baterijas ilgzinātību (“Euro 7”) un par Regulas (EK) Nr. 715/2007 un (EK) Nr. 595/2009 atcelšanu.

<sup>22</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2008/98/EK (2008. gada 19. novembris) par atkritumiem un par dažu direktīvu atcelšanu (OV L 312, 22.11.2008., 3. lpp.).

transportlīdzekļu ražotāju pienākumiem saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu. Ražotājiem būtu jāuzņemas paplašināta ražotāja atbildība par transportlīdzekļiem, ko tie laiduši tirgū, tiklīdz transportlīdzekļi sasniedz kalpošanas laika beigu posmu. Paplašinātajai ražotāju atbildībai būtu jāattiecas uz pienākumiem nodrošināt, ka transportlīdzekļi, ko ražotāji laiduši tirgū dalībvalstī, tiek savākti un apstrādāti saskaņā ar šo regulu un ka atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas apstrādā šādus transportlīdzekļus, sasniedz šajā regulā noteiktos reciklēšanas mērķrādītājus.

- (35) Lai atvieglotu pārraudzību pār to, kā ražotāji izpilda savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus, dalībvalstīm būtu jāizveido ražotāju reģistrs. Reģistrācijas prasībām vajadzētu būt harmonizētām visā Savienībā, lai veicinātu reģistrāciju, jo īpaši tad, ja ražotāji transportlīdzekļus dara pieejamus dažādās dalībvalstīs. Reģistrs būtu arī jāizmanto ziņošanai kompetentajām iestādēm par paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildi. Ar šo reģistru saistītajām iezīmēm un procesuālajiem aspektiem vajadzētu arī būt saderīgiem ar ražotāju reģistru, kas izveidots ar Regulu (ES) 2023/[PB: Baterijas], lai transportlīdzekļu ražotāji un akumulatoru bateriju ražotāji varētu izmantot vienu un to pašu reģistru.
- (36) Ja ražotājs transportlīdzekļus dara pieejamus pirmoreiz tās dalībvalsts teritorijā, kurā tas nav iedibināts, šādam ražotājam būtu jānorīko iecelts par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis.
- (37) Ražotājiem vajadzētu būt iespējai izvēlēties, vai tie īsteno savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus atsevišķi vai kopīgi, izmantojot ražotāju atbildības organizācijas, kas uzņemas atbildību to vārdā. Ražotāju atbildības organizācijām būtu jānodrošina to datu konfidencialitāte, kurus tām iesniedz ražotāji. Lai nodrošinātu, ka pienācīgi tiek ņemtas vērā visu ekonomikas dalībnieku intereses, un lai izvairītos no tā, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori ir neizdevīgā situācijā attiecībā uz lēmumiem, ko pieņem paplašinātas ražotāja atbildības shēmā, šādu organizāciju pārvaldes struktūrās būtu jānodrošina taisnīga ražotāju un atkritumu apsaimniekošanas operatoru pārstāvība.
- (38) Ražotājiem būtu jāfinansē daļa no nolietotu transportlīdzekļu savākšanas un apstrādes izmaksām, kas nepieciešamas, lai izpildītu šajā regulā noteiktās prasības, jo īpaši pienākumus, kuru mērķis ir nodrošināt no transportlīdzekļiem izgūto otrreizējo izejvielu augstāku kvalitāti. Šādu darbību izmaksu precīzs līmenis, kas būtu jāsedz ražotājiem, būtu jānosaka, ņemot vērā pilnvarotu apstrādes punktu un citu atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumus, ko gūst no lietoto rezerves daļu vai sastāvdaļu un no nolietotiem transportlīdzekļiem izgūto otrreizējo izejvielu pārdošanas. Šajā nolūkā kompetentajām iestādēm sadarbībā ar ražotājiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem būtu jāpārtrauc savākšanas, reciklēšanas un apstrādes vidējās izmaksas, kā arī ražotāju veikto finansiālo iemaksu līmenis, lai nodrošinātu izmaksu taisnīgu sadalījumu starp visiem ieinteresētajiem operatoriem.
- (39) No ražotāju finansiālajām iemaksām arī būtu jāsedz tādu izglītojošu kampaņu izmaksas, kuru mērķis ir palielināt nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, izveidot paziņošanas sistēmu par likvidācijas sertifikātu izdošanu un nodošanu un savākt un paziņot datus kompetentajām iestādēm. Visas šīs darbības ir vajadzīgas, lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu pienācīgu apsaimniekošanu, jo īpaši to transportlīdzekļu izsekošanai, par kuriem ražotāji ir atbildīgi saskaņā ar šo regulu.
- (40) Ražotājiem, kas izvēles savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus pildīt atsevišķi, būtu arī jānodrošina garantija, kas izmantojama nolietotu transportlīdzekļu

apsaimniekošanas izmaksu segšanai. Šādas garantijas var jo īpaši izmantot gadījumos, kad attiecīgie ražotāji kļūst maksātnespējīgi vai pastāvīgi izbeidz savu darbību.

- (41) Ja ražotājs savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus pilda kopīgi ar ražotāju atbildības organizāciju, ražotāju veiktās finansiālās iemaksas būtu jāmodulē, pamatojoties uz harmonizētiem kritērijiem. Šādiem kritērijiem būtu jārada ekonomiski stimuli ražotājiem palielināt apritīgumu jaunu transportlīdzekļu konstrukcijā un ražošanā, ņemot vērā pirmreizējo un reciklēto materiālu apjomu transportlīdzeklī, to, cik lielā mērā transportlīdzeklis satur daļas, sastāvdaļas un materiālus, ko ir grūti demontēt, izjaukt, atkalizmantot vai reciklēt, kā arī bīstamu vielu apjomu, ko satur transportlīdzeklis. Lai izvairītos no vienotā tirgus kropļojumiem, būtu jāpiešķir Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot detalizētus noteikumus par to, kā būtu jāpiemēro ražotāju atbildības organizācijām veikto finansiālo iemaksu modulācijas kritēriji.
- (42) Tā kā transportlīdzekļi bieži kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī, nevis tajā, kur tie reģistrēti pirmoreiz, ir jāievieš noteikumi par pārrobežu paplašinātu ražotāja atbildību. Šiem noteikumiem būtu jānodrošina, ka ražotāja atbildība pienācīgi aptver savākšanas un apstrādes izmaksas, kas rodas atkritumu apsaimniekošanas operatoriem dalībvalstī, kurā transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli. Šajā nolūkā ražotājam būtu jāieceļ paplašinātas ražotāja atbildības pārstāvis katrā dalībvalstī un jāizveido mehānismi pārrobežu sadarbībai ar attiecīgajiem atkritumu apsaimniekošanas operatoriem. Šāda mehānisma ieviešana palīdz radīt vienlīdzīgus konkurences apstākļus starp pilnvarotajiem savākšanas punktiem visā Savienībā un veicina Savienības mēroga pieeju izstrādi individuālas ražotāja atbildības gadījumā.
- (43) Lai nodrošinātu šā pienākuma izpildi un novērstu vienotā tirgus kropļojumus, būtu jāpiešķir Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai ieviestu detalizētus papildu noteikumus par ražotāju, dalībvalstu un atkritumu apsaimniekošanas operatoru pienākumiem un pārrobežu mehānismu iezīmēm.
- (44) Viens no galvenajiem priekšnoteikumiem pārdomātai nolietotu transportlīdzekļu apstrādei ir tāds, lai tiktu savākti visi nolietotie transportlīdzekļi. Tāpēc ar šo regulu būtu jānosaka konkrēti pienākumi saistībā ar savākšanu — primāri ražotājiem un sekundāri dalībvalstīm. Ražotājiem būtu jāizveido savākšanas sistēmas vai jāpiedalās to izveidē, un dalībvalstīm būtu jāpieņem pasākumi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu, ka šādas sistēmas pastāv un ļauj sasniegt šīs regulas mērķus. Savākšanas sistēmām būtu jānodrošina transportlīdzekļu īpašniekiem un citiem transportlīdzekļu turētājiem iespēja nogādāt transportlīdzekli uz pilnvarotu savākšanas punktu bez liekiem apgrūtinājumiem vai izmaksām. Praksē tas nozīmē, ka šādām sistēmām būtu pienācīgi jāaptver visa katras dalībvalsts teritorija. Tām arī būtu jāsniedz iespēja savākt visu zīmolu nolietotos transportlīdzekļus, kā arī daļu atkritumus, kas rodas transportlīdzekļu remonta laikā.
- (45) Nolietoti transportlīdzekļi būtu jāapstrādā tikai pilnvarotos apstrādes punktos, tāpēc šādiem punktiem ir būtiska nozīme nolietotu transportlīdzekļu savākšanā. Lai veicinātu transportlīdzekļu savākšanu un nodrošinātu nolietotus transportlīdzekļus savācošu punktu pienācīgu pieejamību, šī regula nodrošina iespēju izveidot savākšanas punktus. Šādu punktu uzdevums būtu tikai savākt nolietotus transportlīdzekļus, sašķirot tos atbilstošos apstākļos un nogādāt tos uz pilnvarotu apstrādes punktu. Šāda punkta darbībai ir vajadzīga specifiska atļauja. Būtu jāprasa, lai savākšanas punkti

nogādā visus savāktos nolietotos transportlīdzekļus uz pilnvarotiem apstrādes punktiem.

- (46) Lai efektīvi savāktu visus nolietotos transportlīdzekļus, ir jāinformē sabiedrība par savākšanas sistēmu esību. Transportlīdzekļu īpašniekiem būtu jāzina, ka tie principā var nogādāt nolietotu transportlīdzekli ar elektrotransportlīdzekļa akumulatoru bateriju vai bez tās uz savākšanas punktu vai pilnvarotu apstrādes punktu bez maksas. Ražotāju vai ražotāju atbildības organizāciju izglītojošajā kampaņā būtu arī jāinformē par sekām videi un cilvēku veselībai, kuras rada nepareiza nolietotu transportlīdzekļu savākšana un apstrāde.
- (47) Pilnvarotajam apstrādes punktam būtu jāizdod likvidācijas sertifikāts, lai dokumentētu to, ka ir veikta nolietota transportlīdzekļa apstrāde. Tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas pienācīgu uzraudzību. Minimālās prasības šādam sertifikātam patlaban ir noteiktas Komisijas Lēmumā 2002/151/EK<sup>23</sup>, un minētā lēmuma saturs būtu jāiekļauj šajā regulā ar nepieciešamajiem pielāgojumiem. Minētais sertifikāts būt jāizdod elektroniskā formātā un jānodod nolietotā transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam, un tad pilnvarotajiem apstrādes punktiem un pēdējam īpašniekam tas būtu jānosūta attiecīgajām dalībvalsts iestādēm, jo tā uzrādīšana ļauj atcelt transportlīdzekļa reģistrāciju. Elektroniskajai paziņošanas sistēmai būtu jāsniedz iespēja nosūtīt gan dokumentu, kas apliecina nolietotā transportlīdzekļa savākšanu, gan likvidācijas sertifikātu.
- (48) Lai gan Direktīvā 2000/53/EK ir noteikts pienākums nogādāt visus nolietotos transportlīdzekļus uz pilnvarotu apstrādes punktu, ir ļoti ievērojams tādu transportlīdzekļu īpatsvars, kuru atrašanās vieta nav zināma un kuri varētu būt vai nu apstrādāti nelegāli, vai eksportēti kā nolietoti transportlīdzekļi, vai kuru statuss nav pienācīgi paziņots dalībvalstu reģistrācijas iestādēm. Šādus transportlīdzekļus dēvē par “zudušiem transportlīdzekļiem”. Dalībvalstīm būtu jāstiprina sava sadarbība, lai samazinātu zudušo transportlīdzekļu skaitu. Citā dalībvalstī izdotu likvidācijas sertifikātu atzīšanai un pienākumam informēt transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts iestādes par to, ka ir izdots likvidācijas sertifikāts, būtu jānodrošina labāka nolietoto transportlīdzekļu atrašanās vietas noteikšana.
- (49) Lai nodrošinātu nolietotu transportlīdzekļu efektīvu savākšanu, būtu jānosaka skaidri noteikumi transportlīdzekļu īpašniekiem. Tiem savs transportlīdzeklis, kad tas sasniedz kalpošanas laika beigu posmu, būtu jānogādā uz savākšanas punktiem vai pilnvarotiem apstrādes punktiem un jāuzrāda likvidācijas sertifikāts reģistrācijas iestādēm, lai atceltu transportlīdzekļa reģistrāciju.
- (50) Lai nodrošinātu nolietoto transportlīdzekļu vienādu un videi nekaitīgu apstrādi Savienībā, ir svarīgi nodrošināt, ka pilnvarotie apstrādes punkti pieņem un apstrādā visus nolietotos transportlīdzekļus, daļas, sastāvdaļas un materiālus, tai skaitā daļu atkritumus no transportlīdzekļu remonta, atbilstoši to atļaujās dotajiem nosacījumiem, kā arī saskaņā ar šajā regulā noteiktajām prasībām, labākajiem pieejamajiem tehniskajiem paņēmieniem un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2010/75/ES<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Komisijas Lēmums 2002/151/EK (2002. gada 19. februāris) par minimālajām prasībām attiecībā uz likvidācijas sertifikātu, ko izdod saskaņā 5. panta 3. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 50, 21.2.2002., 94. un 95. lpp.).

<sup>24</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/75/ES (2010. gada 24. novembris) par rūpnieciskajām emisijām (OV L 334, 17.12.2010., 17. lpp.).

- (51) Ņemot vērā pilnvarotu apstrādes punktu nozīmīgo lomu nolietotu transportlīdzekļu apstrādē tādā veidā, kas nerada nelabvēlīgu ietekmi uz vidi vai cilvēku veselību un palīdz sasniegt Savienības aprites ekonomikas mērķus, ir jānosaka pienākumi, kas piemērojami šādiem punktiem un aptver visas to darbības, sākot no nolietotu transportlīdzekļu pieņemšanas un uzglabāšanas un beidzot ar to galīgo apstrādi.
- (52) Lai nodrošinātu pilnvarotu apstrādes punktu darbību izsekojamību, tiem būtu jādokumentē veiktās apstrādes darbības un veiktā uzskaitē elektroniski jāglabā vismaz trīs gadus, kā arī jāspēj to pēc pieprasījuma uzrādīt attiecīgām valsts iestādēm.
- (53) Nolietota transportlīdzekļa atsārņošana ir pirmais solis uz to, lai novērstu kaitējumu videi, cilvēku veselībai un riskus darba drošībai. Tāpēc ir svarīgi, lai nolietotam transportlīdzeklim tiktu veiktas nepieciešamās atsārņošanas darbības, cik drīz vien iespējams pēc tā nogādāšanas pilnvarotā apstrādes punktā, pirms nolietotā transportlīdzekļa turpmākas apstrādes. Šajā posmā atkritumeiļas būtu jāsavāc un jāuzglabā atsevišķi no citām šķidrām vielām un šķidrumiem, un to turpmāka apstrāde būtu jāveic saskaņā ar Direktīvu 2008/98/EK. Turklāt no nolietotā transportlīdzekļa būtu jādemontē daļas, sastāvdaļas un materiāli, kas satur svinu, kadmiju, dzīvsudrabu un sešvērtīgo hromu, lai novērstu nelabvēlīgu ietekmi uz cilvēkiem vai vidi.
- (54) Lai nodrošinātu Regulas (ES) 2023/ [PB: Bateriju regula] pienācīgu īstenošanu, visas transportlīdzekļos iebūvētās akumulatoru baterijas būtu atsevišķi jādemontē no nolietotā transportlīdzekļa un jāuzglabā speciālā vietā turpmākai apstrādei.
- (55) Lai maksimāli palielinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanas, pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu un saglabātu no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūto otrreizējo materiālu augstu vērtību, konkrētas daļas un sastāvdaļas būtu obligāti jādemontē no nolietotā transportlīdzekļa pirms sasmalcināšanas. Attiecīgās daļas un sastāvdaļas būtu jādemontē manuālas izjaukšanas procesā vai pusautomatizētā izjaukšanas procesā. Lai stimulētu progresu izjaukšanas, šķirošanas, sasmalcināšanas un pēsmalcināšanas tehnoloģiju jomā, vajadzētu būt iespējai konkrētos izņēmuma gadījumos atkāpties no prasības par daļu un sastāvdaļu obligātu demontāžu. Būtu jāpierāda, ka attiecīgās daļas un sastāvdaļas var demontēt, izmantojot šīs tehnoloģijas, tikpat efektīvi kā ar manuālos vai pusautomatizētos procesos un nepazeminot rezultātā iegūto apstrādes frakciju kvalitāti. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu VII pielikumu.
- (56) Kad pilnvaroti apstrādes punkti ir demontējuši daļas un sastāvdaļas no nolietota transportlīdzekļa, tiem būtu rūpīgi jānovērtē un jānosaka, vai šīs daļas un sastāvdaļas ir piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, kas saistīti ar daļu un sastāvdaļu tehniskajām iezīmēm, un prasībām par transportlīdzekļu drošumu.
- (57) Regula (ES) 2023/[Baterijas] ievieš noteikumus par akumulatoru bateriju ilgtspēju, veiktspēju, drošumu, savākšanu, reciklēšanu un otrreizēju izmantošanu, kā arī par akumulatoru bateriju demontāžas informāciju ekonomikas dalībniekiem. Šajā regulā būtu jāņem vērā akumulatoru bateriju otrreizējās izmantošanas potenciāls, izslēdzot elektrotransportlīdzekļu akumulatoru baterijas no būtisko daļu vai sastāvdaļu kopuma, lai transportlīdzekļi varētu bez maksas nodot apstrādei bez elektrotransportlīdzekļa akumulatoru baterijas.

- (58) Atzīstot pārražošanas un pārjaunošanas potenciālu autobūves nozarē un šo darbību ieguldījumu aprites ekonomikā, ir jānodrošina juridiskā skaidrība šajā nozarē iesaistītajiem ekonomikas dalībniekiem. Tāpēc būtu jāprecizē, ka daļas un sastāvdaļas, ko demontē no nolietota transportlīdzekļa un kas ir piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, nebūtu jāuzskata par atkritumiem. Tas ir nepieciešams, lai veicinātu šādu daļu un sastāvdaļu nosūtīšanu, transportēšanu vai jebkādu citu nodošanu. Attiecīgajām valsts iestādēm būtu jāspēj no pilnvarotā apstrādes punkta, kas demontējis attiecīgo daļu vai sastāvdaļu, pieprasīt dokumentāciju, kas ar speciālu novērtējumu apliecina attiecīgo daļu vai sastāvdaļu tehnisko piemērotību pārražošanai, pārjaunošanai vai atkalizmantošanai.
- (59) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija konstatēja, ka lietotas rezerves daļas un sastāvdaļas sabiedrībai piedāvā neidentificēti pakalpojumu sniedzēji un ka tās bieži ir iegūtas prettiesiskās darbībās. Tāpēc būtu jānosaka jaunas prasības par lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecību. Šādām daļām un sastāvdaļām vispirms vajadzētu būt apzīmētām ar etiķeti, kurā norādīts tā transportlīdzekļa identifikācijas numurs, no kura sastāvdaļa vai daļa ir demontēta, un ziņas par operatoru, kurš tās demontējis, un uz tām būtu jāattiecas garantijai.
- (60) Ceļu satiksmes drošības un vides aizsardzības interesēs noteiktām sastāvdaļām un daļām, kas demontētas no nolietota transportlīdzekļa, nevajadzētu būt atkalizmantojamām, pārražojamām vai pārjaunojamām. Šādas daļas un sastāvdaļas nebūtu jāizmanto ne jaunu transportlīdzekļu izgatavošanā, ne transportlīdzekļos, kas jau ir laisti tirgū.
- (61) Lai stimulētu atkalizmantojamu, pārjaunojamu vai pārražošanu daļu un sastāvdaļu tirgus attīstību un pienācīgu darbību Savienībā, dalībvalstis būtu jāmudina īstenot nepieciešamos stimulus valsts līmenī, lai veicinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārjaunošanu un pārražošanu neatkarīgi no tā, vai tās demontētas transportlīdzekļa ekspluatācijas vai kalpošanas laika beigu posmā. Komisijai būtu jāveicina informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm, tām kopīgojot paraugpraksi attiecībā uz valsts līmenī īstenotajiem stimuliem, nolūkā pārraudzīt to efektivitāti.
- (62) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija konstatēja, ka reciklēšanas definīcija minētajā direktīvā ir pārāk plaša un nav saderīga ar Direktīvu 2008/98/EK, jo šajā direktīvā "aizbēršana" ir uzskatīta par reciklēšanas darbību. Tāpēc regulā reciklēšanas definīcija būtu jāpielāgo Direktīvai 2008/98/EK, no definīcijas darbības jomas izslēdzot aizbēršanu.
- (63) Būtu pastāvīgi jāuzlabo nolietotu transportlīdzekļu visu plastmasu reciklēšana, lai nodrošinātu pietiekamu reciklātu piedāvājumu nolūkā apmierināt pieprasījumu pēc reciklētas plastmasas transportlīdzekļos. Tāpēc būtu jānosaka īpašs reciklēšanas mērķrādītājs — 30 % plastmasai no nolietotiem transportlīdzekļiem. Šis mērķrādītājs papildinātu mērķrādītājus nolietotiem transportlīdzekļiem (85 %), kā arī nolietotu transportlīdzekļu atkalizmantošanai un atgūšanai (95 %) no transportlīdzekļa vidējās masas gadā. Lai atvieglotu šo prasību īstenošanu atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, ir vajadzīgs trīs gadu pārejas laikposms. Pa to laiku būtu jāturpina piemērot pašreizējos mērķrādītājus nolietotu transportlīdzekļu atkalizmantošanai un reciklēšanai (85 %), kā arī atkalizmantošanai un atgūšanai (95 %), kas noteikti Direktīvā 2000/53/EK, pamatojoties uz minētajā direktīvā noteikto reciklēšanas definīciju.
- (64) Ir svarīgi palielināt augstas kvalitātes otrreizējo materiālu atgūšanu, uzlabojot nolietotu transportlīdzekļu sasmalcināšanas procesus. Tāpēc nolietoti transportlīdzekļi, to daļas,

sastāvdaļas un materiāli nebūtu jāapstrādā smalcinātājā kopā ar iepakojuma atkritumiem un elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumiem, jo īpaši lai uzlabotu vara frakciju nodalīšanu no tērauda frakcijām.

- (65) Lai vēl vairāk palielinātu nolietotu transportlīdzekļu apstrādes kvalitāti, nevajadzētu būt iespējamam apglabāt atkritumu poligonos atkritumu frakcijas, ko iegūst no saslacinātiem nolietotiem transportlīdzekļiem un kas satur neinertus atkritumus, un kas nav apstrādātas ar pēcsmalcināšanas tehnoloģiju.
- (66) Nolietotus transportlīdzekļus klasificē kā bīstamus atkritumus, un tos nevar eksportēt uz valstīm, kas nav ESAO dalībvalstis. Tomēr atsārņotus nolietotus transportlīdzekļus drīkst apstrādāt ārpus Savienības ar nosacījumu, ka šādi atsārņoti nolietoti transportlīdzekļi tiek nosūtīti atbilstoši Regulai (ES) 1013/2006.
- (67) Ja nolietots transportlīdzeklis tiek nosūtīts no Savienības uz trešo valsti, eksportētājam būtu jāuzrāda galamērķa valsts kompetentās iestādes izdots dokumentārs pierādījums, kas apliecina, ka apstrādes nosacījumi kopumā ir līdzvērtīgi šīs regulas prasībām un citos Savienības tiesību aktos noteiktajām cilvēku veselības un vides aizsardzības prasībām atbilstoši Regulai (ES) [jaunā Regula par atkritumu sūtījumiem].
- (68) Lai nodrošinātu, ka nolietoti transportlīdzekļi tiek apstrādāti vidiski ilgtspējīgā veidā, ir svarīgi nodrošināt skaidrību par transportlīdzekļa statusu visā tā kalpošanas laikā, jo īpaši situācijās, kad ir jāatšķir lietoti transportlīdzekļi no nolietotiem transportlīdzekļiem. Jo īpaši būtu jāprasa, lai transportlīdzekļa īpašnieks, kas plāno nodot īpašumtiesības uz lietotu transportlīdzekli, pierāda, ka transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis. Lai novērtētu lietota transportlīdzekļa statusu, transportlīdzekļa īpašniekam, citiem ekonomikas dalībniekiem un kompetentajām iestādēm būtu jāpārlicinās, ka ir izpildīti konkrēti kritēriji, pēc kuriem nosaka, vai transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis. Lai ņemtu vērā tehnikas un zinātnes progresu, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai grozītu I pielikumu, nosakot kritērijus attiecībā uz to, kad transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis.
- (69) ES Gaisa, ūdens un augsnes nulles piesārņojuma rīcības plānā<sup>25</sup> ir uzsvērtā vajadzība Komisijai ierosināt jaunus pasākumus, lai mazinātu Savienības ārējo vides pēdu, kas saistīta ar nolietotu un lietotu transportlīdzekļu eksportu. Ņemot vērā, ka lietotu transportlīdzekļu eksports rada ievērojamas vides un sabiedrības veselības problēmas, kas dokumentētas ANO Vides programmā<sup>26</sup>, un ka Savienība ir lielākā lietotu transportlīdzekļu eksportētāja pasaulē, ir jānosaka īpašas Savienības līmeņa prasības, kas reglamentē lietotu transportlīdzekļu eksportu [no Savienības]. Minētajām prasībām vajadzētu būt pamatotām ar objektīviem kritērijiem, saskaņā ar kuriem lietots transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis un ir uzskatāms par esošu labā tehniskā stāvoklī atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2014/45/ES<sup>27</sup>. Tam būtu jānodrošina, ka uz trešo valsti var eksportēt tikai tādus lietotus transportlīdzekļus, kas ir piemēroti braukšanai pa Savienības ceļiem, tādējādi mazinot riskus, ka lietotu transportlīdzekļu eksports no Savienības veicina gaisa piesārņojumu un ceļu satiksmes negadījumus trešās valstīs. Lai muitas dienesti varētu verificēt, ka eksportējot šīs prasības ir izpildītas, būtu jāprasa, lai ikviena persona, kas eksportē

<sup>25</sup> COM(2021) 400.

<sup>26</sup> <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

<sup>27</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/45/ES (2014. gada 3. aprīlis) par mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju periodiskajām tehniskajām apskatēm un par Direktīvas 2009/40/EK atcelšanu (OV L 127, 29.4.2014., 51.–128. lpp.).

lietotu transportlīdzekli, dara minētajiem dienestiem zināmu transportlīdzekļa identifikācijas numuru un paziņojumu, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis un tiek uzskatīts par esošu labā tehniskā stāvoklī.

- (70) Ir svarīgi izveidot mehānismu, kur lietotu transportlīdzekļu atbilstību eksporta prasībām var faktiski verificēt, netraucējot tirdzniecībai starp Savienību un trešām valstīm. Tāpēc Komisijai būtu jāizveido elektroniska sistēma, kas ļauj iestādēm dalībvalstīs reāllaikā apmainīties ar informāciju par transportlīdzekļa identifikācijas numuru un eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Ņemot vērā tās esošās iezīmes un funkcijas, kas saistītas ar informācijas par Savienībā reģistrētiem transportlīdzekļiem kopīgošanu starp transportlīdzekļu reģistrācijas iestādēm, Komisija ir izstrādājusi *MOVE-HUB* — ziņojumu apmaiņas platformu, kas savstarpēji savieno dalībvalstu valsts elektroniskos reģistrus. Patlaban platformā ir savstarpēji savienoti ceļu satiksmes uzņēmumu reģistri (*ERRU*), vadītāja apliecību reģistri (*RESPER*), profesionālās autovadītāju apmācības reģistri (*ProDriveNet*), paziņojums par neizturētām transportlīdzekļu pārbaudēm uz ceļiem (*RSI*) un tahogrāfa vadītāja karšu reģistri (*TACHOnet*). Tāpēc *MOVE-HUB* funkcijas būtu jāpaplašina, lai varētu apmainīties ar informāciju par transportlīdzekļu identifikācijas numuriem un eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu tehnisko stāvokli. Lai muita varētu elektroniski un automātiski pārliecināties, ka eksportējamais lietotais transportlīdzeklis atbilst eksporta prasībām, *MOVE-HUB* uzturētā elektroniskā sistēma būtu savstarpēji jāsavieno ar ES vienloga vidi muitas jomā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2022/2399<sup>28</sup>. Minētā regula nosaka tādu automatizētu kontroļu visaptverošu satvaru, kuras ir piemērojamas īpašai Savienības nemuitas formalitātei. Tāpēc šajā regulā būtu jānosaka galvenie kontrolējamie elementi, savukārt šīs kontroles īstenošanas tehniskie aspekti tiktu noteikti atbilstoši Regulai (ES) 2022/2399.
- (71) Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus eksporta prasību īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras, lai izstrādātu nepieciešamās elektroniskās sistēmas un tās padarītu sadarbspējīgas ar valstu sistēmām.
- (72) Dalībvalstīm būtu savstarpēji jāsadarbojas, lai nodrošinātu lietotu transportlīdzekļu eksportu reglamentējošo prasību efektīvu īstenošanu un sniegtu savstarpēju palīdzību. Šādai palīdzībai būtu jāietver informācijas apmaiņa, lai verificētu transportlīdzekļu statusu pirms to eksporta, tai skaitā apstiprinātu reģistrācijas informāciju dalībvalstī, kurā transportlīdzekļi iepriekš reģistrēti. Turklāt visaptverošas sadarbības ietvaros dalībvalstīm būtu jāsadarbojas ar iestādēm no trešām valstīm.
- (73) Ir svarīgi, lai muitas dienesti varētu veikt eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu kontroles saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 952/2013<sup>29</sup>. Ievērojama daļa lietotu transportlīdzekļu, kas tiek izvesti no Savienības, ir paredzēti valstīm, kurās ir noteiktas vai varētu tikt noteiktas importa prasības, piemēram, prasības par transportlīdzekļa vecumu vai tā emisijām. Ir svarīgi, lai muitas dienesti, izmantojot ES vienloga vidi muitas jomā, varētu elektroniski un automātiski pārliecināties, ka eksportējamais lietotais transportlīdzeklis atbilst minētajām prasībām, kad attiecīgās trešās valstis oficiāli paziņo Komisijai informāciju par šīm prasībām. Lai aizsargātu vidi un ceļu satiksmes drošību trešās valstīs, būtu jādeleģē

<sup>28</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2022/2399 (2022. gada 23. novembris), ar ko izveido Eiropas Savienības vienloga vidi muitas jomā un groza Regulu (ES) Nr. 952/2013 (OV L 317, 9.12.2022., 1. lpp.).

<sup>29</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 952/2013 (2013. gada 9. oktobris), ar ko izveido Savienības Muitas kodeksu (OV L 269, 10.10.2013., 1. lpp.).

Komisijai pilnvaras pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu, lai noteiktu šīs prasības.

- (74) Lai novērstu risku, ka transportlīdzekļi tiek eksportēti bez vajadzīgajiem dokumentiem, kuros norādīts transportlīdzekļa identifikācijas numurs un tehniskais stāvoklis, un ka neatbilstība eksporta prasībām tiek atklāta tikai tad, kad transportlīdzeklis jau ir izvests no Savienības, nebūtu jāatļauj piemērot vienkāršotās muitas procedūras, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 952/2013. Minētās procedūras liegtu muitas dienestiem veikt reāllaika kontroles, izmantojot ES vienloga vidi muitas jomā, un tas palielinātu risku, ka tiek pārkāptas Savienības tiesību normas par lietotu transportlīdzekļu eksportu.
- (75) Direktīvas 2000/53/EK izvērtējumā Komisija uzskatīja, ka viens no direktīvas trūkumiem ir tas, ka nav prasību par obligātām inspekcijām. Tāpēc šajā regulā būtu jānosaka minimālās prasības par inspekciju biežumu, tvērumu un to punktu iezīmēm, kuros veic šādas inspekcijas. Tādējādi tiktu aizsargāta pilnvaroto apstrādes punktu konkurētspēja attiecībā pret nelegāliem operatoriem un tiktu nodrošināta pastāvīga atbilstība atļauju un prasību nosacījumiem par nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apstrādi.
- (76) Inspekcijās būtu jāpārbauda atbilstība noteikumiem par lietotu transportlīdzekļu eksportu un par nolietotu transportlīdzekļu apstrādi. Katru gadu inspekcijās būtu jāpārbauda vismaz 10 % pilnvarotu apstrādes punktu un operatoru. Inspekcijas būtu jāveic arī remonta un uzturēšanas operatoru darbības vietās. Jāuzsver, ka atbilstīgi šai regulai veiktajām inspekcijām būtu jāpapildina inspekcijas par nolietotu transportlīdzekļu nosūtīšanu, kuras ir visaptveroši reglamentētas Regulā [PB: jaunā Regula par atkritumu sūtījumiem].
- (77) Dalībvalstīm būtu jāizveido sadarbības mehānismi valsts un starptautiskā līmenī, lai inspekcijas varētu veikt efektīvi. Šādiem mehānismiem būtu jānodrošina iespēja apmainīties ar transportlīdzekļu reģistrācijas datiem, kas ir nepieciešams transportlīdzekļu izsekošanai, un pārbaudīt, vai transportlīdzekļi tiek pienācīgi pastrādāti, kad tie sasniedz kalpošanas laika beigu posmu.
- (78) Dalībvalstīm būtu jāveic visi nepieciešamie izpildes panākšanas pasākumi, lai apkarotu nolietotu transportlīdzekļu nelegālu apstrādi nolūkā novērst šādu darbību radīto kaitējumu videi vai cilvēku veselībai. Tāpēc ikvienai struktūrai vai uzņēmumam, kas apstrādā nolietotus transportlīdzekļus bez derīgas atļaujas vai pārkāpjot atļaujas nosacījumus vai prasības, būtu jāpiemēro sodi. Dalībvalstīm būtu jāapsver arī citi pasākumi, piemēram, atļaujas atsaukšana vai operatora darbības apturēšana, lai nodrošinātu efektīvu atbilstību šai regulai.
- (79) Dalībvalstīm būtu jāpieņem noteikumi par sodiem, ko piemēro par šīs regulas pārkāpumiem, un jānodrošina minēto noteikumu īstenošana. Sodi jo īpaši būtu jānosaka par to noteikumu pārkāpumiem, kuri attiecas uz lietotu transportlīdzekļu eksportu, nolietotu transportlīdzekļu nogādāšanu uz pilnvarotiem apstrādes punktiem vai savākšanas punktiem un uz lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecību. Ieviestajiem sodiem vajadzētu būt iedarbīgiem, samērīgiem un atturošiem.
- (80) Ir jānosaka ziņošanas pienākumi, lai nodrošinātu Savienības tiesību aktu pienācīgu īstenošanu, pārraudzību un izvērtēšanu un sniegtu tirgiem atjauninātu pārredzamības informāciju. Komisijai ir vajadzīgi pareizi un derīgi dati, lai novērtētu, vai regulā noteiktie pasākumi darbojas pareizi, un lai nepieciešamības gadījumā ierosinātu

papildu pielāgojumus, kuru mērķis ir nodrošināt nolietotu transportlīdzekļu apstrādi videi nekaitīgā veidā vai racionalizēt regulas īstenošanu. Lai ierobežotu ar ziņošanu saistīto slogu, būtu jāpaziņo tikai tie dati, kas ir vajadzīgi šīs regulas īstenošanai, un ziņošana būtu jāatvieglo ar digitāliem rīkiem. Pamatojoties uz šiem elementiem, būtu jāprecizē, kādi dati ekonomikas dalībniekiem ir jāpaziņo attiecīgajām iestādēm un dalībvalstīm jāpaziņo Komisijai. Lai nodrošinātu vienādus nosacījumus ziņošanas prasību īstenošanai, būtu jāpiešķir Komisijai īstenošanas pilnvaras. Īstenošanas aktos, ar kuriem būtu jāaizstāj Komisijas Lēmums 2005/293/EK<sup>30</sup>, būtu arī jānosaka metodika, kā aprēķināt atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājus un pārliccinātos par to izpildi.

- (81) Dalībvalstu kompetentajām iestādēm ir nozīmīga loma, verificējot atbilstību šajā regulā noteiktajiem pienākumiem attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apsaimniekošanu; šīs iestādes arī var labāk noteikt transportlīdzekļu atrašanās vietu un apkarot nolietotu transportlīdzekļi nelegālu apstrādi. Tādējādi dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori un citi attiecīgie ekonomikas dalībnieki sniedz kompetentajām iestādēm datus, kas tām ļauj labāk pārraudzīt, kā tiek īstenoti noteikumi par nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apsaimniekošanu.
- (82) Īstenošanas pilnvaras, kas tiek piešķirtas Komisijai ar šo regulu, būtu jāīsteno saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 182/2011<sup>31</sup>.
- (83) Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus ar mērķi pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar šo regulu, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai šīs apspriešanās notiktu saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu<sup>32</sup>. Lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaikus ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.
- (84) Regulas (ES) 2019/1020 II pielikums, kurā ir saraksts ar Savienības saskaņošanas tiesību aktiem bez noteikumiem par sodiem, būtu jāgroza, lai no saraksta svītrotu Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK, jo noteikumi par sodiem ir jāiekļauj šajā regulā.
- (85) Ir jānodrošina, ka ar tipa apstiprinājumu saistīto šīs regulas noteikumu un prasību izpilde tiek verificēta ES tipa apstiprināšanas procesa laikā. Tāpēc Regula (ES) 2018/858 būtu attiecīgi jāgroza.
- (86) Zuduši transportlīdzekļi ir atzīti par vienu no lielākajām problēmām Direktīvas 2000/53/EK īstenošanā. Tas, ka nav efektīvas sistēmas, kas ļauj reāllaikā apmainīties starp dalībvalstīm ar informāciju par transportlīdzekļu reģistrācijas statusu, traucē izsekojamībai un ir noteikts par iemeslu zudušo transportlīdzekļu lielajam skaitam Savienībā. Lai šo problēmu risinātu, Komisijai būtu jāierosina pārskatīt Padomes

<sup>30</sup> Komisijas Lēmums 2005/293/EK (2005. gada 1. aprīlis), ar ko nosaka sīkus noteikumus otrreizējās izmantošanas / reģenerācijas un otrreizējās izmantošanas / pārstrādes mērķu uzraudzībai atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2000/53/EK par nolietotiem transportlīdzekļiem (OV L 94, 13.4.2005., 30.–33. lpp.).

<sup>31</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 182/2011 (2011. gada 16. februāris), ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.).

<sup>32</sup> OV L 123, 12.5.2016., 1. lpp.

Direktīvu 1999/37/EK par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem<sup>33</sup>. Šajā pārskatītajā redakcijā būtu jāprasa, lai dalībvalstis attiecībā uz to teritorijā reģistrētiem transportlīdzekļiem elektroniski reģistrētu datus, kas ļauj pienācīgi dokumentēt transportlīdzekļa reģistrācijas atcelšanas iemeslus, jo īpaši tad, ja transportlīdzeklis ir apstrādāts kā nolietots transportlīdzeklis pilnvarotā apstrādes punktā, atkārtoti reģistrēts citā dalībvalstī, eksportēts uz trešo valsti ārpus Savienības vai nozagts. Turklāt, lai novērstu īslaicīgi no uzskaites noņemtu transportlīdzekļu nelegālu izjaukšanu vai eksportu, būtu jānosaka transportlīdzekļu īpašniekiem pienākums nekavējoties ziņot par visām izmaiņām īpašumtiesībās uz transportlīdzekli valsts transportlīdzekļu reģistrācijas iestādei. Šie grozījumi papildina esošās prasības dalībvalstīm elektroniski reģistrēt datus par visiem to teritorijā reģistrētajiem transportlīdzekļiem un ir balstīti uz šīm prasībām.

- (87) Ievērojot vajadzību nodrošināt augstu vides aizsardzības līmeni un lai ņemtu vērā zinātnes progresu, Komisijai būtu jāiesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei ziņojums par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz vienotā tirgus darbību un vidi. Komisijai savā ziņojumā būtu jāiekļauj izvērtējums par noteikumiem, kas attiecas uz jaunu transportlīdzekļu konstrukciju, tai skaitā mērķrādītājiem atkalizmantošanai, reciklējamībai un atgūstamībai, nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanai, ieskaitot reciklēšanas mērķrādītājus, un uz sodiem, kā arī novērtējums par vajadzību un iespējamību vēl vairāk paplašināt šīs regulas darbības jomu, lai aptvertu konkrētus L kategorijas transportlīdzekļus, lielas noslodzes transportlīdzekļus un to piekabes. Minētajā novērtējumā būtu jāpievēršas ne tikai aspektiem, kas saistīti ar nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, bet arī konstrukcijas prasību noteikšanas nozīmei un pievienotajai vērtībai.
- (88) Komisijas ziņojumā būtu arī jāiekļauj novērtējums par pasākumiem, kas saistīti ar informācijas sniegšanu par transportlīdzekļos sastopamajām bažas raisošajām vielām un par to, vai ir jāuzlabo šādu vielu izsekojamība. Tajā būtu arī jānovērtē, vai ir jāievieš pasākumi attiecībā uz vielām, kas var ietekmēt transportlīdzekļu apstrādi, kad tie sasniedz kalpošanas laika beigu posmu, lai apstrādi ciešāk pielāgotu Regulai (ES) [Ilgtspējīgu produktu ekodizains].
- (89) Ir jāparedz pietiekams laiks, lai ekonomikas dalībnieki varētu izpildīt pienākumus, kas paredzēti šajā regulā, un dalībvalstis varētu izveidot administratīvo infrastruktūru, kas vajadzīga tās piemērošanai. Tāpēc šīs regulas piemērošana būtu jāatliek.
- (90) Lai dalībvalstis varētu veikt nepieciešamos administratīvos pasākumus attiecībā uz savākšanas sistēmu izveidi, vienlaikus saglabājot nepārtrauktību ekonomikas dalībniekiem un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, Direktīvas 2000/53/EK atcelšana būtu jāatliek.
- (91) Šī regula nemaina noteikumus par ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai transportlīdzekļos, kuri noteikti saskaņā ar Direktīvu 2000/53/EK, vai izņēmumus no šiem ierobežojumiem. Tomēr tā satur skaidrākus noteikumus par to, kā tipa apstiprināšanas procesā verificē šo ierobežojumu, kā arī citu aprītīguma prasību ievērošanu. Lai nodrošinātu, ka ražotājiem ir pietiekams laiks šo noteikumu izpildei, to piemērošana būtu jāatliek. Tāpēc Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem par ierobežojumiem svina, dzīvsudraba, kadmija un sešvērtīgā hroma izmantošanai būtu jāpaliek spēkā, līdz minētie noteikumi kļūst piemērojami, lai

<sup>33</sup> Padomes Direktīva 1999/37/EK (1999. gada 29. aprīlis) par transportlīdzekļu reģistrācijas dokumentiem (OV L 138, 1.6.1999., 57. lpp.)

nodrošinātu nepārtrauktību un garantētu, ka Savienības tirgū laistie transportlīdzekļi nesatur šādas vielas gadījumos, kas nav noteikti minētajā direktīvā.

- (92) Šī regula arī nosaka skaidrākus noteikumus par paplašinātu ražotāja atbildību nekā Direktīva 2000/53/EK. Tā kā šādu shēmu izveidei un nepieciešamo valsts noteikumu ieviešanai par ražotāju un ražotāju atbildības organizāciju pilnvarošanu ir vajadzīgs noteikts laiks, minēto noteikumu piemērošana būtu jāatliek. Atbilstošajiem Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem būtu jāpaliek spēkā, līdz minētie noteikumi kļūst piemērojami, lai nodrošinātu nepārtrauktību attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu savākšanas izmaksu finansēšanu, ko veic ražotāji.
- (93) Līdzīgi šī regula ietver jaunas prasības par nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, jo īpaši par daļu un sastāvdaļu demontāžu, lai veicinātu to atkalizmantošanu, pārražošanu vai pārjaunošanu, kā arī paaugstinātu reciklēšanas procesu kvalitāti. Atkritumu apsaimniekošanas operatoriem ir vajadzīgs laiks, lai pielāgotos minētajām prasībām, un tāpēc prasību piemērošana būtu jāatliek. Atbilstošajiem Direktīvas 2000/53/EK noteikumiem būtu jāpaliek spēkā, līdz minētās prasības kļūst piemērojamas, lai nodrošinātu nepārtrauktību attiecībā uz nolietotu transportlīdzekļu apstrādi.
- (94) Pienākumiem saskaņā ar Direktīvu 2000/53/EK par ziņošanu un saistītajiem pienākumiem par datu nosūtīšanu Komisijai būtu jāpaliek spēkā noteiktu laiku, lai nodrošinātu nepārtrauktību, līdz Komisija saskaņā ar šo regulu pieņem jaunos aprēķināšanas noteikumus un ziņošanas formātus.
- (95) Visu noteikumu, kas attiecas uz L3e–L7e, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> un O kategorijas transportlīdzekļiem, piemērošana būtu jāatliek, lai atvēlētu ekonomikas dalībniekiem pietiekamu laiku jauno prasību izpildei. Tas ir īpaši svarīgi attiecībā uz atļaujām pilnvarotiem apstrādes punktiem, kuri spēj veikt šādu transportlīdzekļu atsārņošanu un turpmāku apstrādi.
- (96) Skaidrības, racionalitātes un vienkāršošanas interesēs, tā kā visi noteikumi par mehānisko transportlīdzekļu tipa apstiprinājumu attiecībā uz to atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību ir ietverti šajā regulā, Direktīvas 2005/65/EK atcelšana būtu jāatliek. Šis laiks ir pietiekams, lai ražotāji nodrošinātu, ka to konstruētie un ražotie transportlīdzekļu tipi atbilst apritīguma prasībām, un lai apstiprinātājas iestādes īstenotu jaunos noteikumus.
- (97) Tā kā šīs regulas mērķus, proti, veicināt vienotā tirgus darbību, novērst un mazināt nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas nelabvēlīgo ietekmi un nodrošināt cilvēku veselības un vides augstu aizsardzības līmeni, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet minēto mērķi vajadzīgās harmonizācijas dēļ var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā ir vienīgi tie pasākumi, kas ir vajadzīgi minēto mērķu sasniegšanai,

IR PIENĒMUŠI ŠO REGULU.

# I NODAĻA

## VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

### *1. pants* *Priekšmets*

Šī regula nosaka apritīguma prasības transportlīdzekļu konstrukcijai un ražošanai saistībā ar atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību un reciklētā saturs izmantošanu, kuru izpilde ir jāverificē transportlīdzekļu tipa apstiprināšanas laikā, un informācijas un apzīmēšanas prasības transportlīdzekļu daļām, sastāvdaļām un materiāliem. Tā arī nosaka prasības par paplašinātu ražotāja atbildību, nolietotu transportlīdzekļu savākšanu un apstrādi, kā arī par lietotu transportlīdzekļu eksportu no Savienības uz trešām valstīm.

### *2. pants* *Darbības joma*

1. Šo regulu piemēro:
  - (a) M<sub>1</sub> un N<sub>1</sub> kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punkta a) apakšpunkta i) punktā un b) apakšpunkta i) punktā;
  - (b) no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 60 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] — M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> un O kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punktā;
  - (c) no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 60 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] — L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub>, L<sub>5e</sub>, L<sub>6e</sub> un L<sub>7e</sub> kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem, kā noteikts Regulas (ES) 168/2013 4. panta 2. punkta c)–g) apakšpunktā.
2. Šo regulu nepiemēro:
  - (a) speciālajiem transportlīdzekļiem, kā tie definēti Regulas (ES) 2018/858 3. panta 31. punktā;
  - (b) citām daļām transportlīdzeklī, kura tips apstiprināts N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, M<sub>2</sub> vai M<sub>3</sub> kategorijas vairākpasmu tipa apstiprināšanas procedūrā, izņemot bāzes transportlīdzekļus;
  - (c) mazās sērijās ražotiem transportlīdzekļiem, kā tie definēti Regulas (ES) 2018/858 3. panta 30. punktā;
  - (d) vēsturiskiem spēkratiem, kā tie definēti Direktīvas 2014/45/ES 3. panta 7. punktā.
3. Neskarot 1. punkta b) apakšpunktu, uz M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> un O kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem neattiecas šādi noteikumi:
  - (a) 4. pants par transportlīdzekļu atkalizmantojamību, reciklējamību un atgūstamību;
  - (b) 5. pants par prasībām attiecībā uz vielām transportlīdzekļos;
  - (c) 6. pants par transportlīdzekļu minimālo reciklēto saturu;

- (d) 7. pants par tādu konstrukciju, lai varētu no transportlīdzekļiem demontēt konkrētas daļas un sastāvdaļas un tās nomainīt;
  - (e) 8. pants par vispārīgiem pienākumiem;
  - (f) 9. pants par apritīguma stratēģiju;
  - (g) 10. pants par deklarāciju attiecībā uz reciklēto saturu transportlīdzekļos;
  - (h) 12. pants par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanu;
  - (i) 13. pants par transportlīdzekļa apritīguma pasi;
  - (j) 21. pants par maksu modulāciju;
  - (k) 22. pants par izmaksu sadales mehānismu attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī;
  - (l) 28. pants par vispārīgām prasībām attiecībā uz sasmalcināšanu;
  - (m) 30. pants par daļu un sastāvdaļu obligātu demontāžu atkalizmantošanai un reciklēšanai pirms sasmalcināšanas;
  - (n) 31. pants par prasībām attiecībā uz demontētajām daļām un sastāvdaļām;
  - (o) 32. pants par lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecību;
  - (p) 33. pants par daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošanu un pārjaunošanu;
  - (q) 34. pants par atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājiem;
  - (r) 35. pants par aizliegumu apglabāt atkritumu poligonos neinertus atkritumus;
  - (s) 36. pants par nolietotu transportlīdzekļu sūtījumiem.
4. Neskarot 1. punkta c) apakšpunktu, uz L3e, L4e, L5e, L6e un L7e kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem neattiecas šādi noteikumi:
- (a) 3. punktā uzskaitītie panti;
  - (b) 38. pants par kontrolēm un prasībām attiecībā uz lietotu transportlīdzekļu eksportu;
  - (c) 39. pants par transportlīdzekļa identifikācijas numura un informācijas par transportlīdzekļa statusu automatizētu verifikāciju;
  - (d) 40. pants par riska pārvaldību un muitas kontrolēm;
  - (e) 41. pants par apturēšanu;
  - (f) 42. pants par izlaišanu eksportam;
  - (g) 43. pants par atteikumu izlaist eksportam;
  - (h) 44. pants par iestāžu sadarbību un informācijas apmaiņu;
  - (i) 45. pants par elektroniskajām sistēmām.
5. Neskarot 2. punkta a) apakšpunktu, uz speciālajiem transportlīdzekļiem attiecas šādi noteikumi:
- (a) 5. pants par prasībām attiecībā uz vielām transportlīdzekļos;
  - (b) 16. pants par paplašinātu ražotāja atbildību;
  - (c) 20. pants par ražotāju finansiālo atbildību;

- (d) 23. pants par nolietotu transportlīdzekļu savākšanu;
  - (e) 24. pants par nolietotu transportlīdzekļu nogādāšanu uz pilnvarotiem apstrādes punktiem;
  - (f) 25. pants par likvidācijas sertifikātu;
  - (g) 26. pants par transportlīdzekļa īpašnieka pienākumiem;
  - (h) 29. pants par atsārņošanu;
  - (i) 30. pants par daļu un sastāvdaļu obligātu demontāžu atkalizmantošanai un reciklēšanai pirms sasmalcināšanas.
6. Neskarot 1. punkta b) un c) apakšpunktu, 16., 19., 20., 27. un 46.–49. pants attiecas uz L3, L4, L5, L6, L7, M2, M3, N2, N3 un O kategorijas transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem ar šādām modifikācijām:
- (a) paplašināta ražotāja atbildība, kas minēta 16. pantā, ietver šādu transportlīdzekļu ražotāju pienākumu nodrošināt, ka transportlīdzekļi, ko tie darījuši pieejamus tirgū pirmo reizi dalībvalsts teritorijā un kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem:
    - i) tiek savākti saskaņā ar 23. pantu;
    - ii) tiek atsārņoti saskaņā ar 29. pantu;
  - (b) pilnvarojumu, kas minēts 19. pantā, piešķir, kad ir pierādīts, ka pieteikuma iesniedzējs atbilst 19. panta 2. punktā noteiktajiem kritērijiem attiecībā uz transportlīdzekļu savākšanu un atsārņošanu;
  - (c) finansiālās iemaksas, kas jāveic ražotājiem saskaņā ar 20. panta 1. punkta a) apakšpunktu, sedz šādu kategoriju transportlīdzekļu savākšanas un atsārņošanas izmaksas, kas netiek segtas no atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumiem, kuri saistīti ar lietotu rezerves daļu un lietotu rezerves sastāvdaļu, atsārņotu nolietotu transportlīdzekļu vai no nolietotiem transportlīdzekļiem reciklētu otrreizējo izejvielu pārdošanu;
  - (d) 27. pants ir piemērojams, izņemot tā 3. punkta c) un d) apakšpunktu;
  - (e) 46.–49. pants ir piemērojami tikai attiecībā uz to pienākumu izpildi, kas piemērojami šādām transportlīdzekļu kategorijām.

### *3. pants* *Definīcijas*

1. Šajā regulā piemēro šādas definīcijas:
- (1) “transportlīdzeklis” ir jebkurš transportlīdzeklis, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 15. punktā vai uzskaitīts Regulas (ES) 168/2013 4. panta 2. punkta c)–g) apakšpunktā;
  - (2) “nolietots transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas ir atkritumi, kā definēts Direktīvas 2008/98/EK 3. panta 1. punktā, vai transportlīdzeklis, kas nav remontējams saskaņā ar I pielikuma A daļas 1. un 2. punkta kritērijiem;
  - (3) “transportlīdzekļa tips” ir jebkurš transportlīdzekļa tips, kas definēts Regulas (ES) 2018/858 3. panta 32. punktā, vai transportlīdzekļa tips, kas definēts Regulas (ES) 168/2013 3. panta 73. punktā;

- (4) “atkalizmantojamība” ir iespējamība atkārtoti izmantot daļas vai sastāvdaļas, kas iegūtas no nolietota transportlīdzekļa;
- (5) “atkalizmantošana” ir jebkura darbība, kuras rezultātā nolietotu transportlīdzekļu daļas vai sastāvdaļas tiek izmantotas tam pašam mērķim, kam tās bijušas sākotnēji paredzētas;
- (6) “reciklējamība” ir iespējamība reciklēt daļas, sastāvdaļas vai materiālus, kas iegūti no nolietota transportlīdzekļa;
- (7) “atgūstamība” ir iespējamība atgūt daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas iegūti no nolietota transportlīdzekļa;
- (8) “piegādātājs” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas piegādā daļas, sastāvdaļas vai materiālus ražotājam, kurš tos izmanto transportlīdzekļu ražošanai;
- (9) “plastmasa” ir polimērs Regulas (EK) Nr. 1907/2006 3. panta 5. punkta nozīmē, kam var būt pievienotas piedevas vai citas vielas;
- (10) “kritiski svarīgas izejvielas” ir kritiski svarīgas izejvielas, kas definētas Regulas (ES) [Kritiski svarīgu izejvielu akts] 2. panta 2. punktā;
- (11) “pēcpatēriņa atkritumi” ir atkritumi, kas rodas no ražojumiem pēc tam, kad tie ir laisti tirgū;
- (12) “demon tāža” ir manuālas, mehāniskas, ķīmiskas, termiskas vai metalurģiskas darbības, kuru rezultātā attiecīgās daļas, sastāvdaļas vai materiāli no nolietotiem transportlīdzekļiem ir identificējami kā atsevišķa izlaides plūsma vai izlaides plūsmas daļa;
- (13) “e-piedziņas elektromotors” ir elektromotors, kas pārveido elektrisko ieejas jaudu mehāniskā izejas jaudā, lai nodrošinātu transportlīdzekļa vilci;
- (14) “elektrotransportlīdzekļa akumulatoru baterija” ir elektrotransportlīdzekļa akumulatoru baterija, kā tā definēta Regulas (ES) 2023/ [Baterijas un bateriju atkritumi] 3. panta 14. punktā;
- (15) “pilnvarots apstrādes punkts” ir jebkura struktūra vai uzņēmums, kam saskaņā ar Direktīvu 2008/98/EK un šo regulu ir atļauta nolietotu transportlīdzekļu savākšana un apstrāde;
- (16) “apstrāde” ir jebkura darbība, ko veic pēc tam, kad nolietots transportlīdzeklis nodots apstrādes punktā atsārņošanai, izjaukšanai, sablētēšanai, sagriešanai, sasmalcināšanai, atgūšanai vai sasmalcināto atkritumu sagatavošanai likvidēšanai, un jebkura cita darbība, ko veic nolietotu transportlīdzekļu un to daļu, sastāvdaļu un materiālu atgūšanai vai apglabāšanai;
- (17) “sasmalcināšana” ir jebkura darbība, ko veic, lai nolietotus transportlīdzekļus sadalītu daļās vai fragmentos;
- (18) “remonta un uzturēšanas operators” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas saistībā ar savu tirdzniecības darbību, uzņēmējdarbību, arodu vai profesiju sniedz remonta vai uzturēšanas pakalpojumus neatkarīgi no ražotājiem vai ar ražotāju pilnvarojumu;
- (19) “laist tirgū” nozīmē transportlīdzekli pirmo reizi darīt pieejamu Savienībā;
- (20) “darīt pieejamu tirgū” nozīmē komercdarbības gaitā par samaksu vai bez maksas piegādāt transportlīdzekli izplatīšanai vai izmantošanai tirgū;

- (21) “atkritumu apsaimniekošanas operators” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kas profesionāli nodarbojas ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu vai apstrādi;
- (22) “ražotājs” ir jebkurš izgatavotājs, importētājs vai izplatītājs, kurš neatkarīgi no izmantotās pārdošanas metodes, arī ar distances līgumiem, kas definēti Direktīvas 2011/83/ES 2. panta 7. punktā, savas profesionālās darbības ietvaros pirmo reizi piegādā transportlīdzekli izplatīšanai vai izmantošanai dalībvalsts teritorijā;
- (23) “ražotāju atbildības organizācija” ir juridiska persona, kas vairāku ražotāju vārdā vai nu finansiāli, vai finansiāli un operacionāli organizē paplašinātās ražotāja atbildības saistību izpildi;
- (24) “ieceltais par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis” ir fiziska vai juridiska persona, kas ir iedibināta dalībvalstī, kurā ražotājs transportlīdzekli pirmo reizi dara pieejamu tirgū un kura nav dalībvalsts, kurā ražotājs ir iedibināts, un ko ražotājs saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 5. punkta trešo daļu ieceļ minētā ražotāja pienākumu izpildei saskaņā ar šīs regulas IV nodaļu;
- (25) “otreizējās izejvielas” ir materiāli, kas iegūti reciklēšanas procesos un var aizstāt pirmreizējās izejvielas;
- (26) “transportlīdzekļa īpašnieks” ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kam ir īpašumtiesības uz transportlīdzekli, un, ja nav norādīts citādi, jebkurš reģistrācijas apliecības turētājs;
- (27) “pēcsmalcināšanas tehnoloģija” ir paņēmieni un tehnoloģijas, ko izmanto, lai apstrādātu no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūtus materiālus pēc to sasmalcināšanas to turpmākai atgūšanai;
- (28) “pārražošana” ir darbība, kurā ražo jaunu daļu vai sastāvdaļu no daļām un sastāvdaļām, kas ir demontētas no transportlīdzekļiem vai nolietotiem transportlīdzekļiem, un kurā tiek veikta vismaz daļas vai sastāvdaļas viena izmaiņa, kas ietekmē tās drošumu, veiktspēju, mērķi vai veidu;
- (29) “pārjaunošana” ir darbības, ko veic, lai sagatavotu, attīrītu, testētu un, ja nepieciešams, remontētu daļu vai sastāvdaļu, kura demontēta no transportlīdzekļiem vai nolietotiem transportlīdzekļiem, lai atjaunotu minētās daļas vai sastāvdaļas veiktspēju vai funkcijas atbilstoši lietojumam un veiktspējas diapazonam, kas sākotnēji bija paredzēts konstruēšanas posmā un bija piemērojams tās laišanas tirgū laikā;
- (30) “iepakojuma atkritumi” ir iepakojuma atkritumi, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 94/62/EK<sup>34</sup> 3. panta 2. punktā [Regulas (ES) [Iepakojuma un iepakojuma atkritumu regula] 3. panta 20. punktā];
- (31) “elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumi” ir elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumi, kā tie definēti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/19/ES<sup>35</sup> 3. panta 1. punkta e) apakšpunktā;
- (32) “neinerti atkritumi” ir atkritumi, kas neatbilst “inertu atkritumu” definīcijai, kura noteikta Padomes Direktīvas 1999/31/EK<sup>36</sup> 2. panta e) punktā;

<sup>34</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 94/62/EK (1994. gada 20. decembris) par iepakojumu un izlietoto iepakojumu (OV L 365, 31.12.1994., 10. lpp.).

<sup>35</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/19/ES (2012. gada 4. jūlijs) par elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumiem (EEIA) (OV L 197, 24.7.2012., 38. lpp.).

- (33) “lietots transportlīdzeklis” ir transportlīdzeklis, kas ir reģistrēts kādā dalībvalstī vai jebkurā citā valstī un nav nolietots transportlīdzeklis;
- (34) “eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis” ir lietots transportlīdzeklis, kam piemērojama muitas procedūra, kura noteikta Regulas (ES) Nr. 952/2013 269. pantā;
- (35) “ekonomikas dalībnieki” ir ražotāji, savācēji, transportlīdzekļu apdrošināšanas sabiedrības, piegādātāji, remonta un uzturēšanas operatori, atkritumu apsaimniekošanas operatori un jebkuri citi operatori, kas iesaistīti transportlīdzekļu konstruēšanā, lietotu transportlīdzekļu tirdzniecībā vai nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanā.

2. Papildus 1. punktā minētajām piemēro šādas definīcijas:

- (a) “atkritumi”, “atkritumelļas”, “atkritumu īpašnieks”, “atkritumu apsaimniekošana”, “savākšana”, “atkritumu rašanās novēršana”, “reciklēšana”, kas šajā apakšpunktā minētajā direktīvā definēta kā “pārstrāde”, “atgūšana”, kas šajā apakšpunktā minētajā direktīvā definēta kā “reģenerācija”, “aizbēršana”, “likvidēšana”, kas šajā apakšpunktā minētajā direktīvā definēta kā “apglabāšana” un “paplašinātas ražotāja atbildības shēma”, kuras noteiktas Direktīvas 2008/98/EK 3. panta 1., 3., 6., 9., 10., 12., 15., 17., 17.a, 19. un 21. punktā;
- (b) “tipa apstiprināšana”, “vairākposmu tipa apstiprināšana”, “sastāvdaļa”, “daļas”, kas šajā apakšpunktā minētajā regulā definētas kā “detaļas”, “rezerves daļas”, “bāzes transportlīdzeklis”, “mazā sērijā ražots transportlīdzeklis”, “speciālais transportlīdzeklis”, “tirgus uzraudzības iestāde”, “apstiprinātāja iestāde”, “ražotājs”, “importētājs” un “izplatītājs”, kuras noteiktas Regulas (ES) 2018/858 3. panta 1., 8., 19., 21., 23., 24., 28., 30., 31., 35., 36., 40., 42. un 43. punktā;
- (c) “reģistrācija”, “reģistrācijas apliecība”, “apturēšana”, “reģistrācijas apliecības turētājs” un “reģistrācijas atcelšana”, kuras noteiktas Direktīvas 1999/37/EK 2. panta b), c), d), e) un f) punktā;
- (d) “vēsturisks spēkrats”, “tehniskā apskate” un “tehniskās apskates sertifikāts”, kuras noteiktas Direktīvas 2014/45/ES 3. panta 7., 9. un 12. punktā;
- (e) “bažas raisoša viela”, kas šajā apakšpunktā minētajā regulā definēta kā “viela, kas rada bažas”, un “datu nesējs”, kuras noteiktas Regulas [Ilgtspējīgu produktu ekodizains] 2. panta 28. un 30. punktā.

## II NODAĻA APRITĪGUMA PRASĪBAS

### 4. pants

#### *Transportlīdzekļu atkalizmantojamība, reciklējamība un atgūstamība*

1. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 72 mēnešiem

<sup>36</sup> Padomes Direktīva 1999/31/EK (1999. gada 26. aprīlis) par atkritumu poligoniem (OV L 182, 16.7.1999., 1.–19. lpp.).

no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, izgatavo tā, ka tas ir:

- (a) atkalizmantojams vai reciklējams vismaz 85 % apmērā no masas;
  - (b) atkalizmantojams vai atgūstams vismaz 95 % apmērā no masas.
2. Attiecībā uz katru 1. punktā minēto transportlīdzekļu tipu ražotāji veic šādus pasākumus:
- (a) savāc nepieciešamos datus visā piegādes ķēdē, jo īpaši datus par visu transportlīdzekļu izgatavošanā izmantoto materiālu raksturu un masu, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību prasībām;
  - (b) saglabā visus citus attiecīgos transportlīdzekļu datus, kas prasīti e) apakšpunktā minētajam aprēķināšanas procesam;
  - (c) verificē no piegādātājiem saņemtās informācijas pareizību un pilnīgumu;
  - (d) pārvalda un dokumentē materiālu sadalījumu;
  - (e) aprēķina atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītājus 1. punkta nolūkos saskaņā ar metodiku, ko Komisija noteikusi 3. punktā, vai pirms šādas metodikas pieņemšanas saskaņā ar ISO standartu 22628:2002, kopā ar II pielikuma A daļā noteiktajiem elementiem;
  - (f) marķē transportlīdzekļu daļas vai sastāvdaļas, kas izgatavotas no polimēriem un elastomēriem, saskaņā ar 12. panta 1. punktu;
  - (g) nodrošina, ka VII pielikuma E daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas netiek atkalizmantotas jaunu transportlīdzekļu izgatavošanā.
3. Komisija līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī 35 mēnešus pēc šīs regulas spēkā stāšanās dienas] pieņem īstenošanas aktu, ar ko nosaka jaunu metodiku transportlīdzekļa atkalizmantojamības, reciklējamības un atgūstamības rādītāju aprēķināšanai un verificācijai, ņemot vērā II pielikumā noteiktos elementus.

Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

### 5. pants

#### Prasības attiecībā uz vielām transportlīdzekļos

1. Ciktāl iespējams, samazina bažas raisošu vielu klātbūtni transportlīdzekļos un to daļās un sastāvdaļās.
2. Papildus ierobežojumiem, kas noteikti Regulas (EK) Nr. 1907/2006 XVII pielikumā, un attiecīgā gadījumā ierobežojumiem, kas noteikti Regulas (ES) 2019/1021 I un II pielikumā un Regulā (ES) 2023/[PB: [Baterijas], neviens transportlīdzeklis, kura tips apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 72 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, nesatur svīnu, dzīvsudrabu, kadmiju vai sešvērtīgo hromu.
3. Atkāpjoties no 2. punkta, transportlīdzekļu tipi drīkst saturēt svīnu, dzīvsudrabu, kadmiju vai sešvērtīgo hromu atbilstoši III pielikuma nosacījumiem un līdz minētajā pielikumā noteiktajām maksimālajām koncentrācijas vērtībām.

4. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu III pielikumu nolūkā to pielāgot zinātnes un tehnikas attīstībai:
- (a) nosakot maksimālās koncentrācijas vērtības, līdz kurām svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma klātbūtne konkrētās transportlīdzekļu daļās, sastāvdaļās vai homogēnos materiālos ir pieļaujama;
  - (b) neattiecinot uz konkrētām transportlīdzekļa daļām, sastāvdaļām un homogēniem materiāliem 2. punktā noteikto aizliegumu par svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma klātbūtni, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:
    - i) no minēto vielu izmantošanas nevar izvairīties;
    - ii) ir pierādīts, ka sociāli ekonomiskie ieguvumi atsvēr risku cilvēku veselībai vai videi, ko rada šādu vielu izmantošana;
    - iii) nav piemērotu alternatīvu vielu vai tehnoloģiju;
  - (c) svītrojot transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas vai homogēnos materiālus no III pielikuma, ja no svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma izmantošanas var izvairīties;
  - (d) norādot tās transportlīdzekļu daļas, sastāvdaļas un homogēnos materiālus, kurus pirms turpmākas apstrādes demontē, un pieprasot tos apzīmēt vai citādi pienācīgi identificēt.

Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu III pielikumu, jo īpaši svītrojot no saraksta konkrētus izņēmumus attiecībā uz homogēniem materiāliem un sastāvdaļām, ja uz konkrēto izņēmumu attiecas cits Savienības tiesību akts.

5. Pēc Komisijas pieprasījuma Eiropas Ķīmikāliju aģentūra (“Aģentūra”) 12 mēnešu laikā no pieprasījuma sagatavo ziņojumu par alternatīvu tehnisko un ekonomisko realizējamību saistībā ar esošiem izņēmumiem, kuri uzskaitīti III pielikumā, un, pamatojoties uz šādu novērtējumu, argumentētu priekšlikumu par konkrēto izņēmuma grozījumu.
6. Tūlīt pēc Komisijas pieprasījuma saņemšanas Aģentūra publicē savā tīmekļa vietnē paziņojumu, ka tiks gatavots ziņojums par iespējamu III pielikumā iekļauta izņēmuma grozījumu, un aicina visas ieinteresētās personas iesniegt piezīmes astoņu nedēļu laikā no paziņojuma publicēšanas. Aģentūra publicē savā tīmekļa vietnē visas no ieinteresētajām personām saņemtās piezīmes.
7. Vēlākais deviņus mēnešus pēc 4. punktā minētā ziņojuma iesniegšanas Komisijai Aģentūras Sociālās un ekonomiskās analīzes komiteja, kas izveidota atbilstoši Regulas (EK) Nr. 1907/2006 76. panta 1. punkta d) apakšpunktam, pieņem atzinumu par ziņojumu un par konkrētajiem ierosinātajiem grozījumiem. Aģentūra nekavējoties iesniedz minēto atzinumu Komisijai.
8. Komisija pieņem 4. punktā minētos deleģētos aktus un ņem vērā sociāli ekonomisko ietekmi, ko radīs atbrīvojumu ieviešana, pārveidošana vai svītrošana attiecībā uz ierobežojumu svina, dzīvsudraba, kadmija vai sešvērtīgā hroma izmantošanai, tai skaitā alternatīvu pieejamību un ietekmi uz cilvēku veselību un vidi visā transportlīdzekļu aprites ciklā.

## 6. pants

### Minimālais reciklētais saturs transportlīdzekļos

1. Plastmasa, ko satur katrs transportlīdzekļa tips, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 72 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, satur vismaz 25 % no plastmasas, kas reciklēta no pēcpatēriņa plastmasas atkritumiem, masas.

Vismaz 25 % no pirmajā daļā noteiktā mērkrādītāja sasniedz, iekļaujot plastmasu, kas reciklēta no attiecīgā transportlīdzekļu tipa nolietotiem transportlīdzekļiem.

2. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 23 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] Komisija pieņem īstenošanas aktu saskaņā ar 51. panta 2. punktu, lai papildinātu šo regulu, nosakot metodiku, kas izmantojama, lai šā panta 1. punkta nolūkos aprēķinātu un verificētu īpatsvaru plastmasai, kas atgūta attiecīgi no pēcpatēriņa atkritumiem un no nolietotiem transportlīdzekļiem un kas ir izmantota un iestrādāta transportlīdzekļa tipā.

3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot minimālo īpatsvaru tēraudam, ko reciklē no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem un kas jāizmanto un jāiestrādā transportlīdzekļu tipos, kurus apstiprina saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2018/858.

Pirmajā daļā minētā reciklētā tērauda minimālā īpatsvara pamatā ir Komisijas veikta priekšizpēte. Priekšizpēti pabeidz līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 23 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma], tajā jo īpaši aplūkojot šādus aspektus:

- (a) no tērauda atkritumu pēcpatēriņa avotiem reciklētā tērauda pašreizējā un prognozētā pieejamība;
- (b) pēcpatēriņa atkritumu pašreizējais īpatsvars dažādos tērauda pusfabrikātos un starpproduktos, ko izmanto transportlīdzekļos;
- (c) tas, kādā apjomā ražotāji varētu izmantot pēcpatēriņa reciklēto tēraudu transportlīdzekļos, kuru tipa apstiprināšana tiks veikta nākotnē;
- (d) autobūves nozares relatīvais pieprasījums salīdzinājumā ar citu nozaru pieprasījumu pēc pēcpatēriņa tērauda atkritumiem;
- (e) ekonomiskā dzīvotspēja, tehniskas un zinātnes progress, tai skaitā reciklēšanas tehnoloģiju pieejamības izmaiņas saistībā ar tērauda reciklēšanas rādītājiem;
- (f) transportlīdzekļos izmantotā reciklētā tērauda satura minimālā īpatsvara ieguldījums Savienības atvērtajā stratēģiskajā autonomijā, klimata un vides mērķu sasniegšanā;
- (g) vajadzība novērst nesamērīgu negatīvu ietekmi uz transportlīdzekļu pieejamību un
- (h) ietekme uz autobūves nozares vispārīgām izmaksām un konkurētspēju.

Komisija var pieņemt īstenošanas aktu, ar kuru nosaka metodiku, kas izmantojama, lai aprēķinātu un verificētu no pēcpatēriņa tērauda atkritumiem reciklētā tērauda īpatsvaru, kuru izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipos.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

4. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] Komisija novērtē, cik pamatoti būtu noteikt prasību šādu vielu minimālajam īpatsvaram:

- (a) alumīnijs un tā sakausējumi, magnijs un tā sakausējumi, kas reciklēti no pārveidoti atkritumiem un iestrādāti transportlīdzekļu tipos, un
- (b) neodīms, disprozijs, prazeodīms, terbijs, samārijs vai bors, kas reciklēti no pārveidoti atkritumiem un iestrādāti e-piedziņas elektromotoru pastāvīgajos magnētos.

Pēc pirmajā daļā minētā novērtējuma pabeigšanas Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai papildinātu šo regulu, nosakot minimālo īpatsvaru alumīnijam un tā sakausējumiem, magnijam un tā sakausējumiem, neodīmam, disprozijam, prazeodīmam, terbijam, samārijam vai boram, kas reciklēti no pārveidoti atkritumiem un ko izmanto un iestrādā transportlīdzekļu tipos, kurus apstiprina saskaņā ar šo regulu un Regulu (ES) 2018/858.

Otrajā daļā minēto materiālu reciklētā satura minimālā īpatsvara pamatā ir pirmajā daļā minētā priekšizpēte, kurā ņem vērā šādus aspektus:

- (a) otrajā daļā uzskaitīto no pārveidoti atkritumiem reciklēto materiālu pašreizējā un prognozējamā pieejamība;
- (b) no pārveidoti atkritumiem reciklētā satura pašreizējais īpatsvars otrajā daļā uzskaitītajos materiālos tirgū laistajos transportlīdzekļos;
- (c) ekonomiskā dzīvotspēja, tehniskas un zinātnes progress, tai skaitā reciklēšanas tehnoloģiju pieejamības izmaiņas attiecībā uz reciklēto materiālu veidu un to reciklēšanas rādītājiem;
- (d) transportlīdzekļos izmantoto otrajā daļā uzskaitīto materiālu reciklētā satura minimālā īpatsvara ieguldījums Savienības stratēģiskajā autonomijā un tās klimata un vides mērķu sasniegšanā;
- (e) iespējamā ietekme uz transportlīdzekļu darbību, kuru varētu radīt otrajā daļā uzskaitīto materiālu reciklētā satura iestrādāšana transportlīdzekļu daļās un sastāvdaļās;
- (f) vajadzība novērst nesamērīgu negatīvo ietekmi uz otrajā daļā uzskaitītos materiālus saturošu transportlīdzekļu pieejamību cenas ziņā;
- (g) ietekme uz autobūves nozares vispārīgām izmaksām un konkurētspēju.

Komisija var pieņemt īstenošanas aktu, ar kuru nosaka metodiku, kas izmantojama, lai aprēķinātu un verificētu no pārveidoti atkritumiem reciklēto materiālu īpatsvaru transportlīdzekļu tipos.

Minēto īstenošanas aktu pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

#### 7. pants

#### *Konstruēšana transportlīdzekļu noteiktu daļu un sastāvdaļu demontāžas un nomaiņas iespējošanai*

1. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī 72 mēnešus pēc šīs regulas spēkā stāšanās datuma], konstruē tā, ka pilnvaroti apstrādes punkti var

netraucēti demontēt no attiecīgā transportlīdzekļa VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas transportlīdzekļa atkritumu fāzē.

2. Katru transportlīdzekli, kas pieder pie transportlīdzekļa tipa, kurš ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī 72 mēnešus pēc šīs regulas spēkā stāšanās datuma] atbilstoši Regulai (ES) 2018/858, attiecībā uz savienojuma, stiprinājuma un blīvējuma elementiem konstruē tā, ka pilnvaroti apstrādes punkti vai remonta un uzturēšanas operatori var viegli un nesagraujošā veidā no transportlīdzekļa demontēt un nomainīt elektrotransportlīdzekļu akumulatoru baterijas un e-piedziņas elektromotorus transportlīdzekļa izmantošanas un atkritumu fāzē.
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu 2. punktu, pārskatot to daļu un sastāvdaļu sarakstu, kuras ir jākonstruē tā, ka tās var demontēt no transportlīdzekļiem un nomainīt, lai minētajā punktā iekļautu papildu daļas un sastāvdaļas, kas uzskaitītas VII pielikuma C daļā, ņemot vērā tehnikas un zinātnes progresu.
4. Komisija var pieņemt īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka konstrukcijas nosacījumus 2. punktā minēto daļu un sastāvdaļu demontāžai un nomainīšanai, ja tas nepieciešams, lai nodrošinātu 2. punktā noteiktā pienākuma harmonizētu īstenošanu.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

### **III NODAĻA RAŽOTĀJU PIENĀKUMI**

#### *8. pants*

#### *Vispārīgi pienākumi*

1. Ražotāji pierāda, ka jauno transportlīdzekļu, ko tie saražojuši un laiduši tirgū, tips ir apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 un šīs regulas prasībām.
2. To transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos, uz kuriem attiecas 4., 5., 6. vai 7. panta prasības, ražotājs iesniedz dokumentāciju, kas apliecina atbilstību minētajām prasībām, un:
  - (a) iekļauj minēto dokumentāciju informācijas mapē, kas minēta Regulas (ES) 2018/858 24. pantā, un
  - (b) iesniedz to tipa apstiprinātajai iestādei saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 23. pantu.
3. To transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos, uz kuriem attiecas 9. pantā noteiktā prasība, ražotājs iesniedz tipa apstiprinātajai iestādei apritīguma stratēģiju kopā ar Regulas (ES) 2018/858 23. pantā minēto tipa apstiprinājuma pieteikumu.
4. To transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos, uz kuriem attiecas 10. pantā noteiktās prasības, ražotājs sagatavo 10. panta 1. punktā minēto informāciju un saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 24. panta 1. punkta a) apakšpunktu iesniedz to tipa apstiprinātajai iestādei kopā ar minētās regulas 23. pantā minēto tipa apstiprinājuma pieteikumu.

5. To transportlīdzekļu tipa apstiprinājuma nolūkos, uz kuriem attiecas 11. pantā noteiktās prasības, ražotājs saskaņā ar Regulas (ES) 2018/858 24. panta 1. punkta a) apakšpunktu iesniedz tipa apstiprinātājai iestādei deklarāciju, kas apliecina atbilstību 11. panta 1. punktā noteiktajai prasībai, kopā ar minētās regulas 23. pantā minēto tipa apstiprinājuma pieteikumu.

#### *9. pants* *Apritīguma stratēģija*

1. Par katru transportlīdzekļa tipu, kas apstiprināts atbilstoši Regulai (ES) 2018/858 no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma], ražotājs sagatavo apritīguma stratēģiju.
2. Apritīguma stratēģijā apraksta, kādas darbības ražotājs veiks, lai izpildītu savus pienākumus nodrošināt, ka tiek izpildītas II nodaļā noteiktās apritīguma prasības, kuru izpilde tiek verificēta tipa apstiprināšanas procedūrās un ir piemērojamas attiecīgajam transportlīdzekļu tipam.
3. Apritīguma stratēģijā iekļauj IV pielikuma A daļā noteiktos elementus.
4. Ražotājs iesniedz Komisijai apritīguma stratēģijas kopiju 30 dienu laikā no tipa apstiprinājuma piešķiršanas attiecīgajam transportlīdzekļa tipam.
5. Ražotājs pārbauda apritīguma stratēģijā norādītās darbības un attiecīgi rīkojas, un atjaunina stratēģiju reizi piecos gados saskaņā ar IV pielikuma B daļu. Atjaunināto apritīguma stratēģiju iesniedz tipa apstiprinātājai iestādei, kas izdevusi tipa apstiprinājumu par transportlīdzekļu tipu, un Komisijai.
6. Komisija apritīguma stratēģijas un to atjauninājumus dara publiski pieejamus, izņemot konfidenciālu informāciju.
7. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu IV pielikuma B daļu, pielāgojot prasības par apritīguma stratēģijas saturu un stratēģijas atjauninājumiem tehnikas un zinātnes progresam transportlīdzekļu ražošanā un nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanā, tirgus norisēm autobūves nozarē un regulatīvajām izmaiņām.
8. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 83 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] un pēc tam reizi sešos gados Komisija sagatavo un publicē ziņojumu par autobūves nozares apritīgumu. Minētā ziņojuma pamatā jo īpaši ir apritīguma stratēģijas un to atjauninājumi.

#### *10. pants* *Deklarācija par reciklēto saturu transportlīdzekļos*

1. Ražotāji par katru transportlīdzekļa tipu, kas ir apstiprināts no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] saskaņā ar Regulu (ES) 2018/858, deklarē šādu vielu reciklētā satura attiecīgo īpatsvaru:
  - (a) neodīms, disprozijs, prazeodīms, terbijs, samārijs, bors e-piedziņas elektromotoru pastāvīgajos magnētos;
  - (b) alumīnijs un tā sakausējumi;
  - (c) magnijs un tā sakausējumi;

(d) tērauds.

Deklarācija attiecas uz šo materiālu reciklēto saturu transportlīdzekļa tipā, un tajā par katru materiāla īpatsvaru norāda, vai materiāls ir reciklēts no pirmspatēriņa atkritumiem vai no pēcpatēriņa atkritumiem.

2. Tipa apstiprinātājas iestādes pārlicinās, ka ražotāji ir iesnieguši prasīto dokumentāciju un ka tā satur 1. punktā minēto informāciju.
3. Atkāpjoties no 1. punkta, prasību deklarēt konkrēta materiāla reciklētā satura īpatsvaru nepiemēro, ja attiecībā uz konkrēto materiālu ir noteikts mērķrādītājs atbilstoši 6. panta 3. vai 4. punktam.

### *11. pants*

#### *Informācija par transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu demontāžu un nomaiņu*

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] ražotāji nodrošina atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem neierobežotu, standartizētu un nediskriminējošu piekļuvi B pielikumā uzskaitītajai informācijai, lai tie varētu piekļūt šādām sastāvdaļām un tās droši demontēt un nomainīt:
  - (a) transportlīdzeklī iebūvētās elektrotransportlīdzekļu akumulatoru baterijas;
  - (b) transportlīdzeklī iebūvētie e-piedziņas elektromotori;
  - (c) daļas, sastāvdaļas un materiāli, kas satur VII pielikuma B daļās uzskaitītās šķidrās vielas un šķidrumus un ir transportlīdzekļos;
  - (d) VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas, kas ir transportlīdzekļos;
  - (e) daļas un sastāvdaļas, kas transportlīdzekļa tipa apstiprināšanas laikā satur kritiski svarīgas izejvielas, kā minēts Regulas (ES) [KSI akts] 27. panta 1. punkta b) apakšpunktā;
  - (f) digitāli kodētas transportlīdzekļa sastāvdaļas un daļas, ja šāda kodēšana liedz veikt to remontu, uzturēšanu vai nomaiņu citā transportlīdzeklī.
2. Ražotāji nodrošina sadarbību ar pilnvarotiem apstrādes punktiem un remonta un uzturēšanas operatoriem, izveidojot nepieciešamās saziņas platformas, lai sniegtu un atjauninātu 1. punktā minēto informāciju un V pielikumā norādīto informāciju.

Ražotāji pirmajā daļā minēto informāciju sniedz bez maksas. Ražotāji var iekasēt maksu no atkritumu apsaimniekošanas operatoriem un remonta un uzturēšanas operatoriem līdz summai, kas nepieciešama, lai segtu administratīvās izmaksas, kuras rodas, vajadzīgo informāciju darot pieejamu ar saziņas platformu starpniecību.
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu V pielikumu, pārskatot transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu sarakstu un ražotāju sniedzamās informācijas tvērumu.

### *12. pants*

#### *Transportlīdzekļos esošu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšana*

1. Ražotāji un to piegādātāji transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu apzīmēšanai un identificēšanai izmanto VI pielikuma 1., 2. un 3. punktā uzskaitīto sastāvdaļu un materiālu kodēšanas standartu nomenklatūru.

2. Ražotāji nodrošina, ka uz e-piedziņas elektromotoriem, kas satur pastāvīgos magnētus, ir skaidri redzama, viegli salasāma un neizdzēšama etiķete, kurā norādīta VI pielikuma 4. punktā uzskaitītā informācija.
3. Komisija ir pilnvarota pieņemt deleģētos aktus saskaņā ar 50. pantu, lai grozītu VI pielikumu nolūkā to pielāgot tehnikas un zinātnes attīstībai.

### *13. pants*

#### *Transportlīdzekļa apritīguma pase*

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 84 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] katram tirgū laistam transportlīdzeklim ir transportlīdzekļa apritīguma pase, ko salāgo ar citām ar transportlīdzekli saistītām vides pasēm, kuras noteiktas atbilstoši Savienības tiesību aktiem, un kas, ja iespējams, ir integrēta šādās citās pasēs.
2. Transportlīdzekļa apritīguma pasē ietver šīs regulas 11. pantā minēto informāciju digitālā formātā, un tai var piekļūt bez maksas.
3. Ražotājs, kas transportlīdzekli laiž tirgū, nodrošina, ka informācija transportlīdzekļa pasē ir precīza, pilnīga un atjaunināta.
4. Visa transportlīdzekļa apritīguma pasē ietvertā informācija atbilst noteikumiem, ko Komisija noteikusi atbilstoši 6. punktam, un tā ir:
  - (a) balstīta uz atklātiem standartiem;
  - (b) izstrādāta ar savietojamu formātu;
  - (c) nosūtāma, izmantojot atvērtu sadarbībspējīgu datu apmaiņas tīklu, kas neliedz piegādātājam pāriet uz citu tīklu;
  - (d) mašīnlasāma, strukturēta un ar meklēšanas iespējām.
5. Tāda transportlīdzekļa apritīguma pase, kas kļuvis par nolietotu transportlīdzekli, beidz pastāvēt agrākais sešus mēnešus pēc šā nolietotā transportlīdzekļa likvidācijas sertifikāta izdošanas.
6. Komisija pieņem īstenošanas aktus ar noteikumiem par:
  - (a) veidu un tehnisko specifikāciju risinājumam, kas izmantojams, lai piekļūtu transportlīdzekļa apritīguma pasei;
  - (b) tehniskā izveidojuma un darbības prasībām transportlīdzekļa apritīguma pasei, tai skaitā noteikumus par:
    - i) transportlīdzekļa apritīguma pases savietojamību ar citām pasēm, ko prasa Savienības tiesību akti;
    - ii) transportlīdzekļa apritīguma pasē ietvertās informācijas glabāšanu un apstrādi;
    - iii) transportlīdzekļa apritīguma pases pieejamību pēc tam, kad ražotājs, kas atbild par 3. punktā noteikto pienākumu izpildi, beidz pastāvēt vai izbeidz darbību Savienībā;
  - (c) transportlīdzekļa apritīguma pasē ietvertās informācijas ieviešanu, mainīšanu un atjaunināšanu, ko veic trešās personas, nevis ražotājs;

- (d) datu nesēja un cita identifikatora, kas ļauj piekļūt transportlīdzekļa apritīguma pasei, atrašanās vietu.

Nosakot pirmajā daļā minētos noteikumus, Komisija ņem vērā vajadzību nodrošināt augstu drošības un privātuma līmeni.

Šā panta pirmajā daļā minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

## **IV NODAĻA**

### **NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU APSAIMNIEKOŠANA**

#### **1. IEDAĻA**

##### **VISPĀRĪGI NOTEIKUMI**

##### *14. pants*

###### *Kompetentā iestāde*

1. Dalībvalstis norīko vienu vai vairākas kompetentās iestādes, kas atbild par šajā nodaļā noteiktajiem pienākumiem, jo īpaši par pārraudzību un verifikāciju attiecībā uz to, kā ražotāji un ražotāju atbildības organizācijas izpilda to pienākumus, kas noteikti 15.–36. pantā.
2. Katra dalībvalsts var no 1. punktā minēto kompetento iestāžu vidus norīkot vienu kontaktpunktu saziņai ar Komisiju.
3. Dalībvalstis nosaka kompetento iestāžu organizācijas un darbības kārtību, tai skaitā administratīvos un procesuālos noteikumus par:
  - (a) ražotāju reģistrāciju saskaņā ar 17. pantu;
  - (b) ražotāju un ražotāju atbildības organizāciju pilnvarošanu saskaņā ar 19. pantu;
  - (c) paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildes pārraudzību saskaņā ar 16. un 20. pantu;
  - (d) datu vākšanu par transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem saskaņā ar 17. panta 12. punktu un 49. panta 6. punktu;
  - (e) informācijas pieejamības nodrošināšanu saskaņā ar 49. pantu.
4. Līdz [*PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 3 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma*] dalībvalstis paziņo Komisijai atbilstoši 1. punktam norīkoto kompetento iestāžu nosaukumus un adreses. Dalībvalstis par visām šo kompetento iestāžu nosaukuma vai adreses izmaiņām bez liekas kavēšanās informē Komisiju.

##### *15. pants*

###### *Pilnvaroti apstrādes punkti*

1. Neskarot Direktīvu 2010/75/ES, ikviena struktūra vai uzņēmums, kas plāno veikt nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbības, saņem atļauju no kompetentās iestādes saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 23. pantu un izpilda minētajā atļaujā noteiktos nosacījumus.

2. Lai izdotu 1. punktā minēto atļauju, kompetentā iestāde pārlicinās, ka struktūrai vai uzņēmumam ir tehniskā, finansiālā un organizatoriskā spēja, kas nepieciešama, lai izpildītu 27. pantā noteiktos pienākumus.
3. Šā panta 1. punktā minētajās atļaujās norāda, ka apstrādes punkti ir kompetenti izdot likvidācijas sertifikātus, kas minēti 25. pantā.
4. Kompetentā iestāde nodrošina, ka atļaujas piešķiršanas nosacījumi un procedūras ir pilnībā saskaņotas, ja šajās atļauju izdošanas procedūrās ir iesaistīta vairāk nekā viena kompetentā iestāde vai vairāk nekā viena struktūra vai uzņēmums, kas plāno veikt nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbības.

## **2. IEDAĻA**

### **PAPLAŠINĀTA RAŽOTĀJA ATBILDĪBA**

#### *16. pants*

#### *Paplašināta ražotāja atbildība*

No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] ražotājiem ir paplašināta ražotāja atbildība par transportlīdzekļiem, ko tie pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā. Shēma, ko ražotāji izveido šīs atbildības īstenošanai, ir saderīga ar Direktīvas 2008/98/EK 8. un 8.a pantu un atbilst šīs nodaļas prasībām.

Paplašināta ražotāja atbildība ietver ražotāju pienākumu nodrošināt, ka:

- (a) transportlīdzekļi, ko tie pirmo reizi ir darījuši pieejamus dalībvalsts teritorijā un kas kļūst pa nolietotiem transportlīdzekļiem,
  - i) tiek savākti saskaņā ar 23. pantu;
  - ii) tiek apstrādāti saskaņā ar 27. pantu;
- (b) atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas apstrādā a) apakšpunktā minētos nolietotos transportlīdzekļus, izpilda 34. pantā noteiktos mērķrādītājus.

#### *17. pants*

#### *Ražotāju reģistrs*

1. Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis izveido ražotāju reģistru, ko izmanto, lai pārraudzītu, kā ražotāji izpilda šīs nodaļas prasības.

Lai visās dalībvalstīs atvieglotu ražotāju vai iecelto par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgo pārstāvju reģistrāciju, reģistrā ir saites uz citu ražotāju nacionālo reģistru vietnēm.

2. Ražotāji reģistrējas 1. punktā minētajā reģistrā. Šajā nolūkā tie iesniedz reģistrācijas pieteikumu katrā dalībvalstī, kurā tie transportlīdzekli pirmo reizi dara pieejamu tirgū.

Ražotāji reģistrācijas pieteikumu iesniedz, izmantojot elektronisko datu apstrādes sistēmu, kas minēta 8. punkta a) apakšpunktā.

Ražotāji dara transportlīdzekļus pieejamus dalībvalsts tirgū tikai tad, ja tie vai — pilnvarojuma gadījumā — to ieceltie par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgie pārstāvji ir reģistrējušies attiecīgajā dalībvalstī.

3. Reģistrācijas pieteikumā iekļauj VIII pielikumā uzskaitīto informāciju. Lai efektīvi izmantotu ražotāju reģistru, dalībvalstis vajadzības gadījumā var pieprasīt papildu informāciju vai dokumentus.
4. Atkāpjoties no 3. punkta, VIII pielikuma 1. punkta d) apakšpunktā minēto informāciju sniedz vai nu reģistrācijas pieteikumā atbilstoši 3. punktam, vai arī pilnvarojuma pieteikumā atbilstoši 19. pantam.
5. Ja ražotājs ir iecēlis ražotāju atbildības organizāciju saskaņā ar 18. pantu, šī organizācija šajā pantā noteiktos pienākumus pilda *mutatis mutandis*, ja vien dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis pirmo reizi darīts pieejams tirgū, nenosaka citādi.
6. Šajā pantā noteiktos pienākumus ražotāja vārdā var pildīt ieceltais par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis.
7. Dalībvalstis var nolemt, ka reģistrācijas procedūra atbilstoši šim pantam un pilnvarošanas procedūra atbilstoši 19. pantam veido vienu procedūru ar nosacījumu, ka pilnvarojuma pieteikums atbilst šā panta 3.–6. punktā noteiktajām prasībām.
8. Kompetentā iestāde:
  - (a) savā tīmekļa vietnē dara pieejamu informāciju par pieteikuma iesniegšanas procesu, izmantojot elektronisku datu apstrādes sistēmu;
  - (b) piešķir reģistrācijas un reģistrācijas numuru ne vēlāk kā 12 nedēļu laikā no brīža, kad ir iesniegta visa 2. un 3. punktā prasītā informācija.
9. Kompetentā iestāde var:
  - (a) noteikt reģistrācijas prasības un kārtību, tomēr bez ievērojamām prasībām papildus tām, kas noteiktas 2. un 3. punktā;
  - (b) no ražotājiem iekasēt uz izmaksām balstītu un samērīgu maksu par 2. punktā minēto pieteikumu apstrādi.
10. Kompetentā iestāde var atteikties reģistrēt ražotāju vai atsaukt ražotāja reģistrāciju, ja 3. punktā minētā informācija un saistītie apliecinātie dokumenti nav iesniegti vai nav pietiekami vai ja ražotājs vairs neatbilst VIII pielikuma 1. punkta d) apakšpunktā noteiktajām prasībām.

Kompetentā iestāde atsauc ražotāja reģistrāciju, ja ražotājs ir beidzis pastāvēt.
11. Ražotājs vai attiecīgā gadījumā ražotāja ieceltais par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis vai ražotāju atbildības organizācija, kas iecelta tās pārstāvēto ražotāju vārdā, bez liekas kavēšanās kompetento iestādi informē par jebkādam izmaiņām reģistrācijā iekļautajā informācijā un par to, ka jebkādu no reģistrācijā minētajiem transportlīdzekļiem pilnīgi izbeidz darīt pieejamu tirgū dalībvalsts teritorijā.
12. Ražotājs vai attiecīgā gadījumā ražotāja ieceltais par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgais pārstāvis vai ražotāju atbildības organizācija ziņo par reģistru atbildīgajai kompetentajai iestādei par paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu izpildi.

*18. pants*  
*Ražotāju atbildības organizācija*

1. Ražotāji drīkst izvēlēties pildīt savus paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus individuāli vai uzticēt ražotāju atbildības organizācijai, kas pilnvarota saskaņā ar 19. pantu, pildīt paplašinātas ražotāja atbildības pienākumus to vārdā.
2. Ražotāju atbildības organizācijas nodrošina to rīcībā esošo to datu konfidencialitāti, kas attiecas uz patentētu informāciju vai informāciju, kura ir tieši attiecināma uz individuāliem ražotājiem vai to ieceltajiem par paplašināto ražotāja atbildību atbildīgajiem pārstāvjiem.
3. Papildus Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta e) apakšpunktā minētajai informācijai ražotāju atbildības organizācijas savās tīmekļa vietnēs vismaz reizi gadā, ievērojot komerciālo un industriālo konfidencialitāti, publicē informāciju par savāktajiem nolietotajiem transportlīdzekļiem un par to, kā ražotāji, kuri pilnvarojuši ražotāju atbildības organizāciju, ir sasnieguši mērķrādītājus attiecībā uz reciklēšanu, atkalizmantošanu un atgūšanu un plastmasas reciklēšanu.
4. Ražotāju atbildības organizācijas nodrošina ražotāju un atkritumu apsaimniekošanas operatoru taisnīgu pārvaldību savās pārvaldes struktūrās.

*19. pants*  
*Pilnvarojums īstenot paplašināto ražotāja atbildību*

1. Ražotājs, ja paplašinātās ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti individuāli, un ieceltās ražotāju atbildības organizācijas, ja paplašinātās ražotāja atbildības pienākumi tiek pildīti kopīgi, iesniedz pieteikumu pilnvarojuma saņemšanai no kompetentās iestādes.
2. Pilnvarojumu piešķir tikai tad, ja tiek pierādīts, ka ir izpildītas Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta a)–d) apakšpunktā noteiktās prasības un ražotāja vai ražotāju atbildības organizācijas ieviestie pasākumi ir pietiekami, lai izpildītu šajā nodaļā noteiktās prasības attiecībā uz to transportlīdzekļu skaitu, ko ražotājs vai ražotāji, kuru vārdā rīkojas ražotāju atbildības organizācija, pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā.
3. Dalībvalstis savos pasākumos, ar kuriem nosaka 14. panta 3. punkta b) apakšpunktā minētos administratīvos un procesuālos noteikumus, iekļauj pilnvarošanas piešķiršanas procedūras detalizāciju, kas var atšķirties atkarībā no tā, vai tā attiecas uz paplašinātas ražotāja atbildības pienākumu individuālu vai kopīgu izpildi, un kārtību, lai pārliecinātos par ražotāju vai ražotāju atbildības organizāciju pienākumu izpildi, tai skaitā par informāciju, kas ražotājiem vai ražotāju atbildības organizācijām jāsniedz šajā nolūkā.
4. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācijas bez liekas kavēšanās kompetentajai iestādei paziņo par visām izmaiņām pilnvarojumā iekļautajā informācijā, par visām izmaiņām, kas skar pilnvarojuma piešķiršanas noteikumus, vai par pilnīgu darbības izbeigšanu.
5. Regulāri, vismaz reizi trijos gados un pēc kompetentās iestādes pieprasījuma piemēro Direktīvas 2008/98/EK 8.a panta 3. punkta d) apakšpunktā noteikto paškontroles mehānismu, lai pārliecinātos, ka ir izpildīti minētā apakšpunkta noteikumi un ka joprojām tiek izpildīti 2. punktā minētie pilnvarojuma piešķiršanas nosacījumi. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija pēc pieprasījuma uzrāda kompetentajai

iestādei paškontroles ziņojumu un nepieciešamības gadījumā korektīvās rīcības plāna projektu. Neskarot kompetences saskaņā ar 6. punktu, kompetentā iestāde var izteikt apsvērumus par paškontroles ziņojumu un par korektīvā rīcības plāna projektu un visus šādus apsvērumus dara zināmus ražotājam vai ražotāju atbildības organizācijai. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija sagatavo un īsteno korektīvo rīcības plānu, pamatojoties uz minētajiem apsvērumiem.

6. Kompetentā iestāde var nolemt pilnvarojumu atsaukt, ja ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija vairs neatbilst prasībām par nolietotu transportlīdzekļu savākšanas un apstrādes organizēšanu, pienācīgi neinformē kompetento iestādi par izmaiņām, kas attiecas uz pilnvarojuma nosacījumiem, vai ir izbeigusi darbību.

## *20. pants*

### *Ražotāju finansiālā atbildība*

1. No ražotāja veiktajām finansiālajām iemaksām sedz šādas izmaksas, kas saistītas ar transportlīdzekļiem, kurus ražotājs dara pieejamus tirgū:
  - (a) izmaksas saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu savākšanu, kas nepieciešama, lai izpildītu 23.–26. pantā noteiktās prasības, un izmaksas saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, kas nepieciešama, lai izpildītu 27.–30., 34. un 35. pantā noteiktās prasības, ar nosacījumu, ka tās netiek segtas no atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumiem saistībā ar lietotu rezerves daļu un lietotu rezerves sastāvdaļu, atsārņotu nolietotu transportlīdzekļu vai no nolietotiem transportlīdzekļiem reciklētu otrreizējo izejvielu pārdošanu;
  - (b) izmaksas, kas rodas, rīkojot informētības veicināšanas kampaņas, kuru mērķis ir uzlabot nolietotu transportlīdzekļu savākšanu;
  - (c) 25. pantā minētās paziņošanas sistēmas izveides izmaksas;
  - (d) izmaksas saistībā ar datu vākšanu un paziņošanu kompetentajām iestādēm.
2. Kompetentā iestāde, cieši sadarbojoties ar ražotājiem, ražotāju atbildības organizācijām un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, pārtrauga:
  - (a) savākšanas, reciklēšanas un apstrādes darbību vidējās izmaksas un atkritumu apsaimniekošanas operatoru ieņēmumus;
  - (b) to finansiālo iemaksu līmeni, kuras ražotājiem jāiemaksā ieceltajās ražotāju atbildības organizācijās, ja paplašinātas ražotāja atbildības pienākumi tiek īstenoti kopīgi, lai izmaksas tiktu taisnīgi sadalītas starp visiem ieinteresētajiem dalībniekiem.
3. No finansiālajām iemaksām, ko veic ražotāji, kuri dara pieejamus tirgū speciālos transportlīdzekļus, sedz tikai tās 1. punkta a) apakšpunktā minētās izmaksas, kas saistītas ar šādu transportlīdzekļu savākšanu un atsārņošanu.
4. Ja paplašinātas ražotāju atbildības pienākumi tiek īstenoti individuāli, ražotāji nodrošina garantiju par transportlīdzekļiem, ko tie pirmo reizi dara pieejamus tirgū dalībvalsts teritorijā. Minētā garantija nodrošina 1. punktā minēto darbību finansējumu šiem transportlīdzekļiem.

Garantijas summu nosaka dalībvalstis, kurās transportlīdzeklis ir pirmo reizi laists tirgū, ņemot vērā 21. pantā noteiktos kritērijus.

Garantijas forma var būt ražotāja dalība attiecīgās nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanas finansēšanas shēmās, reciklēšanas apdrošināšana vai bloķēts bankas konts.

*21. pants  
Maksu modulācija*

1. Ja paplašinātas ražotāja atbildības pienākumi tiek izpildīti kopīgi, ražotāju atbildības organizācijas nodrošina, ka finansiālās iemaksas, ko tiem samaksājuši ražotāji, tiek modulētas, ņemot vērā:
  - (a) transportlīdzekļa masu;
  - (b) transmisijas veidu;
  - (c) transportlīdzekļa tipa, pie kura pieder transportlīdzeklis, reciklējamības un atkalizmantojamības rādītāju, pamatojoties uz informāciju, kas iesniegta tipa apstiprinātājai iestādei saskaņā ar 4. pantu;
  - (d) laiku, kas vajadzīgs transportlīdzekļa izjaukšanai pilnvarotā apstrādes punktā, jo īpaši attiecībā uz daļām un sastāvdaļām, kas jādemontē pirms sasmalcināšanas atbilstoši 30. pantam;
  - (e) to materiālu un vielu īpatsvaru, kas liedz veikt reciklēšanas procesu augstā kvalitātē, piemēram, līmvielu, kompozītplastmasas vai oglekļa pastiprinātu materiālu īpatsvaru;
  - (f) transportlīdzeklī izmantoto 6. un 10. punktā uzskaitīto materiālu reciklētā satura procentuālo daļu;
  - (g) 5. panta 2. punktā minēto vielu klātbūtni un daudzumu.
2. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, ar kuriem papildina šo regulu, ieviešot detalizētus noteikumus par to, kā piemērojami 1. punktā noteiktie kritēriji.

*22. pants  
Izmaksu sadales mehānisms attiecībā uz transportlīdzekļiem, kas kļūst par nolietotiem transportlīdzekļiem citā dalībvalstī*

1. Ja transportlīdzeklis kļūst par nolietotu transportlīdzekli citā dalībvalstī, nevis tajā, kuras teritorijā transportlīdzeklis pirmo reizi darīts pieejams tirgū, šā transportlīdzekļa ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija, ja tā ir iecelta saskaņā ar 18. pantu, nodrošina, ka tiek segtas 20. pantā minēto atkritumu apsaimniekošanas darbību neto izmaksas, kas rodas atkritumu apsaimniekošanas operatoriem citās dalībvalstīs.
2. Ražotājs vai ražotāju atbildības organizācija, ja tā ir iecelta saskaņā ar 18. pantu:
  - (a) ar rakstisku pilnvaru norīko ieceltu par paplašinātu ražotāja atbildību atbildīgo pārstāvi katrā dalībvalstī;
  - (b) izveido pārrobežu mehānismus sadarbībai ar atkritumu apsaimniekošanas operatoriem, kas veic 20. pantā minētās atkritumu apsaimniekošanas darbības.
3. Dalībvalsts, kurā transportlīdzeklis kļuvis par nolietotu transportlīdzekli, pārrauga, kā ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 18. pantu, ievēro 1. un 2. punktu. Pārraudzības pamatā ir informācija, ko ražotāji vai ražotāju

atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 18. pantu, sniedz kompetentajām iestādēm par 1. un 2. punkta īstenošanu un verificē, jo īpaši par 1. punktā minēto nolietoto transportlīdzekļu apsaimniekošanas izmaksu aprēķināšanu un sadalījumu, pienācīgi ņemot vērā uzņēmējdarbības konfidencialitāti un citus apsvērumus saistībā ar konkurētspēju.

4. Ja tas ir nepieciešams, lai nodrošinātu atbilstību šim pantam un izvairītos no vienotā tirgus kropļojumiem, Komisija ir pilnvarota saskaņā ar šīs regulas 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, ieviešot detalizētus noteikumus par ražotāju, dalībvalstu un atkritumu apsaimniekošanas operatoru pienākumiem un 1. punktā minēto mehānismu iezīmēm.

### **3. IEDAĻA**

#### **NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU SAVĀKŠANA**

##### *23. pants*

##### *Nolietotu transportlīdzekļu savākšana*

1. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 18. pantu, izveido savākšanas sistēmas, tai skaitā savākšanas punktus, vai piedalās to izveidē attiecībā uz visiem nolietotajiem transportlīdzekļiem, kas pieder pie transportlīdzekļu kategorijām, kuras tie pirmo reizi darījuši pieejamas tirgū dalībvalsts teritorijā.  
Dalībvalstis pieņem nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 18. pantu, izveido savākšanas sistēmas visiem nolietotajiem transportlīdzekļiem.
2. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 18. pantu, nodrošina, ka 1. punktā minētās savākšanas sistēmas:
  - (a) aptver visu dalībvalsts teritoriju;
  - (b) nodrošina pilnvarotu apstrādes punktu pienācīgu pieejamību, ņemot vērā iedzīvotāju skaitu un blīvumu un sagaidāmo nolietoto transportlīdzekļu apjomu, neaprobežojoties tikai ar teritorijām, kurās savākšana un vēlāka apstrāde ir visrentablākā;
  - (c) nodrošina transportlīdzekļu remontā radušos daļu atkritumu savākšanu;
  - (d) nodrošina iespēju savākt ikviena zīmola nolietotus transportlīdzekļus neatkarīgi no to izcelsmes;
  - (e) nodrošina iespēju visus nolietotus transportlīdzekļus bez maksas nogādāt uz pilnvarotiem apstrādes punktiem, kā noteikts 24. panta 2. punktā.
3. Ražotāji vai ražotāju atbildības organizācijas, ja tās ir ieceltas saskaņā ar 18. pantu, rīko izglītojošas kampaņas, kurās popularizē nolietotu transportlīdzekļu savākšanas sistēmu un informē par sekām videi, kuras rada nepareiza nolietotu transportlīdzekļu savākšana un darbības ar tiem.
4. Dalībvalstis var pilnvarot atkritumu apsaimniekošanas operatorus, kas nav pilnvaroti apstrādes punkti, izveidot nolietotu transportlīdzekļu savākšanas punktus.  
Atkritumu apsaimniekošanas operators, kas vada savākšanas punktu:

- (a) nodrošina, ka savākšanas punkts ievēro nolietotu transportlīdzekļu glabāšanas nosacījumus, kas noteikti VII pielikuma A daļā;
  - (b) ir 14. pantā minēto kompetento iestāžu pilnvarots savākt nolietotus transportlīdzekļus un ir reģistrēts attiecīgajā reģistrā;
  - (c) garantē, ka visi savāktie nolietotie transportlīdzekļi tiek nogādāti uz pilnvarotu apstrādes punktu viena gada laikā no nolietotā transportlīdzekļa saņemšanas, un
  - (d) izpilda visus citus piemērojamos nosacījumus atkritumu glabāšanai, kas noteikti valsts tiesību aktos.
5. Atkritumu apsaimniekošanas operatori, tai skaitā pilnvaroti apstrādes punkti, elektroniskā formātā izdod transportlīdzekļa īpašniekam dokumentu, kas apliecina nolietota transportlīdzekļa saņemšanu, un, izmantojot elektronisko paziņošanas procedūru, kas izveidota saskaņā ar 25. panta 2. punktu, to iesniedz dalībvalsts attiecīgajām iestādēm, tai skaitā kompetentajām iestādēm, kas norīkotas atbilstoši 14. pantam.

#### *24. pants*

##### *Nolietotu transportlīdzekļu nogādāšana uz pilnvarotiem apstrādes punktiem*

1. Visus nolietotos transportlīdzekļus nogādā uz pilnvarotiem apstrādes punktiem.
2. Nolietota transportlīdzekļa nogādāšana uz pilnvarotu apstrādes punkti ir pieejama transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam bez maksas, ja vien nolietotajam transportlīdzeklim netrūkst kādu būtisku transportlīdzekļa daļu vai sastāvdaļu, izņemot elektrotransportlīdzekļa akumulatoru bateriju, vai tas nesatur atkritumus, kas tam pievienoti.

#### *25. pants*

##### *Likvidācijas sertifikāts*

1. Pilnvaroti apstrādes punkti izdod likvidācijas sertifikātu par ikvienu apstrādāto nolietoto transportlīdzekli nolietotā transportlīdzekļa pēdējam īpašniekam. Likvidācijas sertifikātā iekļauj IX pielikumā uzskaitīto informāciju.
2. Likvidācijas sertifikātu izdod elektroniskā formātā un, izmantojot elektronisku paziņošanas procedūru, nosūta dalībvalsts attiecīgajām iestādēm, tai skaitā atbilstoši 14. pantam norīkotajām kompetentajām iestādēm.
3. Ja nolietots transportlīdzeklis, par kuru dalībvalstī ir izdots likvidācijas sertifikāts, ir reģistrēts citā dalībvalstī, tās dalībvalsts transportlīdzekļu reģistrācijas iestādes, kurā izdots likvidācijas sertifikāts, informē transportlīdzekļa reģistrācijas dalībvalsts attiecīgās transportlīdzekļu reģistrācijas iestādes, ka par attiecīgo transportlīdzekli ir izdots likvidācijas sertifikāts.
4. Dalībvalsts attiecīgās iestādes atceļ nolietota transportlīdzekļa reģistrāciju tikai pēc likvidācijas sertifikāta saņemšanas par konkrēto transportlīdzekli.
5. Vienā dalībvalstī izdotus likvidācijas sertifikātus atzīst visās pārējās dalībvalstīs.

*26. pants*  
*Transportlīdzekļa īpašnieka pienākumi*

Tāda transportlīdzekļa īpašnieks, kas kļūst par nolietotu transportlīdzekli:

- (a) nogādā nolietoto transportlīdzekli uz pilnvarotu apstrādes punktu vai — 23. panta 4. punktā minētajos gadījumos — uz savākšanas punktu bez liekas kavēšanās pēc tam, kad ir saņemta informācija, ka transportlīdzeklis atbilst kādam no I pielikuma A daļas 1. un 2. punktā noteiktajiem neremontējamības kritērijiem;
- (b) iesniedz likvidācijas sertifikātu attiecīgajai reģistrācijas iestādei.

**4. IEDAĻA**  
**NOLIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU APSTRĀDE**

*27. pants*  
*Pilnvaroto apstrādes punktu pienākumi*

1. Pilnvaroti apstrādes punkti nodrošina, ka visi nolietotie transportlīdzekļi un to daļas, sastāvdaļas un materiāli, kā arī transportlīdzekļu remontā radušies daļu atkritumi tiek pieņemti un apstrādāti atbilstoši to atļauju nosacījumiem, kā arī saskaņā ar šo regulu.
2. Pilnvaroti apstrādes punkti nodrošina, ka visa nolietoto transportlīdzekļu apstrāde atbilst vismaz šīs regulas 28., 29., 30., 31., 34. un 35. pantam un VII pielikumam un ka šādā apstrādē izmanto labākos pieejamos tehniskos paņēmienus, kā tie definēti Direktīvas 2010/75/ES 3. panta 10. punktā.
3. Pilnvaroti apstrādes punkti:
  - (a) uzglabā (pat īslaicīgi) visus nolietotos transportlīdzekļus, to daļas, sastāvdaļas un materiālus atbilstoši VII pielikuma A daļā noteiktajām minimālajām prasībām;
  - (b) atsārņo visus nolietotos transportlīdzekļus atbilstoši 29. pantam un VII pielikuma B daļā noteiktajām minimālajām prasībām;
  - (c) pirms sasmalcināšanas vai sablīvēšanas demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas manuāli vai ar (pus-)automatizētu izjaukšanu nesagraujošā veidā, ja sastāvdaļā ir atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas potenciāls;
  - (d) visus nolietotos transportlīdzekļus un to daļas, sastāvdaļas un materiālus apstrādā saskaņā ar atkritumu apsaimniekošanas hierarhiju un vispārīgajām prasībām, kas noteiktas Direktīvas 2008/98/EK 4. pantā, un šīs regulas 32., 34., 35. un 36. pantu.

Papildus Direktīvas 2008/98/EK 35. pantā noteiktajām prasībām pilnvarotie apstrādes punkti trīs gadus elektroniski glabā uzskaiti par veiktajām nolietotu transportlīdzekļu apstrādes darbībām un pēc attiecīgo valsts iestāžu pieprasījuma var uzrādīt šo informāciju.
4. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu VII pielikumu, nolietotu transportlīdzekļu apstrādes minimālās prasības pielāgojot zinātnes un tehnikas progresam.

5. Dalībvalstis mudina pilnvarotos apstrādes punktus ieviest sertificētas vidiskās pārvaldības sistēmas saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1221/2009.

#### 28. pants

##### *Vispārīgas prasības sasmalcināšanai*

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] pilnvarotie apstrādes punkti un citi atkritumu apsaimniekošanas operatori pieprasa, lai nolietotajiem transportlīdzekļiem, kurus tiem nogādā sasmalcināšanai, būtu pievienoti šādi dokumenti:
  - (a) dokumenti, kuros norādīts attiecīgā nolietotā transportlīdzekļa identifikācijas numurs (VIN);
  - (b) par attiecīgo nolietoto transportlīdzekli izdotā likvidācijas sertifikāta kopija.
2. Pilnvarotie apstrādes punkti un atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas saņem nolietotus transportlīdzekļus, kuri neatbilst 1. punktā izklāstītajām prasībām:
  - (a) ziņo par neatbilstību kompetentajai iestādei;
  - (b) atturas izmantot minētos nolietotos transportlīdzekļus sasmalcināšanas darbībās, ja kompetentā iestāde neatļauj šādas darbības.
3. Atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas veic nolietotu transportlīdzekļu sasmalcināšanu, nejauc kopā nolietotus transportlīdzekļus, to daļas, sastāvdaļas un materiālus ar elektrisko un elektronisko iekārtu atkritumiem.

#### 29. pants

##### *Nolietotu transportlīdzekļu atsārņošana*

1. Tiklīdz iespējams pēc nolietotu transportlīdzekļu nogādāšanas uz pilnvaroto apstrādes punktu, šis punkts atsārņo transportlīdzekļus pirms to turpmākas apstrādes atbilstoši VII pielikuma B daļā noteiktajām minimālajām prasībām.
2. VII pielikuma B daļā uzskaitītās šķidrās vielas un šķidrumus savāc un uzglabā atsevišķi atbilstoši VII pielikuma A daļā noteiktajām prasībām. Atkritumeļļas savāc un uzglabā atsevišķi no citiem šķidrumiem un apstrādā saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 21. pantu.
3. Daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas satur 5. panta 2. punktā minētās vielas, demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem un apstrādā saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 17. pantu.
4. Akumulatoru baterijas atsevišķi demontē no nolietotajiem transportlīdzekļiem un uzglabā speciālā vietā to turpmākai apstrādei saskaņā ar Regulas (ES) 2023/ [PB: Bateriju regula] 70. panta 3. punktu.
5. Daļas, sastāvdaļas un materiālus, kas ir atsārņoti, apstrādā un apzīmē saskaņā ar Direktīvas 2008/98/EK 18. un 19. pantu.
6. Pilnvarotais apstrādes punkts dokumentē nolietoto transportlīdzekļu atsārņošanu, reģistrējot VII pielikuma B daļas 3. punktā uzskaitīto informāciju.

### 30. pants

#### *Daļu un sastāvdaļu obligāta demontāža atkalizmantošanai un reciklēšanai pirms sasmalcināšanas*

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] pilnvarotie apstrādes punkti nodrošina, ka pēc 29. pantā minēto atsārņošanas darbību pabeigšanas VII pielikuma C daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas tiek demontētas no nolietotā transportlīdzekļa pirms tā sasmalcināšanas.
2. Šā panta 1. punktu nepiemēro, ja pilnvarots apstrādes punkts pierāda, ka ar pēsmalcināšanas tehnoloģijām materiālus no VII pielikuma C daļas 13.–19. pozīcijā uzskaitītajām daļām un sastāvdaļām var atdalīt tikpat efektīvi kā manuālos izjaukšanas procesos vai pusautomatizētos izjaukšanas procesos.  
Pirmās daļas nolūkos pilnvarotais apstrādes punkts sniedz VII pielikuma G daļā uzskaitīto informāciju.
3. Papildus Direktīvas 2008/98/EK 35. pantā noteiktajiem pienākumiem pilnvarotie apstrādes punkti veic uzskaiti par nolietotajiem transportlīdzekļiem, kas apstrādāti bez daļu, sastāvdaļu un materiālu iepriekšējas demontāžas saskaņā ar 2. punktu, uzskaitē iekļaujot arī apstrādes punktu nosaukumu un adresi un attiecīgo nolietoto transportlīdzekļu transportlīdzekļa identifikācijas numuru (VIN).  
Pilnvarotie apstrādes punkti pirmajā daļā minētajā uzskaitē ietverto informāciju iesniedz kompetentajai iestādei saskaņā ar 49. panta 6. punktu.

### 31. pants

#### *Prasības demontētajām daļām un sastāvdaļām*

1. Visas daļas un sastāvdaļas, kas demontētas no nolietota transportlīdzekļa atbilstoši 30. panta 1. punktam, novērtē, lai noteiktu, vai tās ir piemērotas:
  - (a) atkalizmantošanai saskaņā ar VII pielikuma D daļas 1. punkta a) apakšpunktu;
  - (b) pārražošanai vai pārjaunošanai saskaņā ar VII pielikuma D daļas 1. punkta b) apakšpunktu;
  - (c) reciklēšanai vai
  - (d) citām apstrādes darbībām, ņemot vērā VII pielikuma F daļā noteiktās specifiskās apstrādes prasības.Daļas un sastāvdaļas, kas ir piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai, neuzskata par atkritumiem.  
Novērtējumu veic, jo īpaši ņemot vērā pirmajā daļā minēto procesu veikšanas tehnisko realizējamību un transportlīdzekļu drošuma prasības.  
Dokumentus, kas apliecina novērtējuma veikšanu, pēc pieprasījuma dara pieejamus attiecīgajām valsts iestādēm, arī tad, ja daļas un sastāvdaļas tiek transportētas atkalizmantošanas, pārražošanas vai pārjaunošanas nolūkā.
2. Demontētās daļas un sastāvdaļas, kas piemērotas atkalizmantošanai, pārražošanai vai pārjaunošanai:
  - (e) apzīmē saskaņā ar VII pielikuma D daļas 2. punktu;

- (f) papildina ar garantiju, ja daļas un sastāvdaļas tiek nodotas citai personai vai tās izmanto cita persona.
3. VII pielikuma E daļā uzskaitītās daļas un sastāvdaļas neizmanto atkārtoti.

### 32. pants

#### *Lietotu, pārražotu vai pārjaunotu daļu un sastāvdaļu tirdzniecība*

No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] ikviena persona, kas tirgo lietotas, pārražotas vai pārjaunotas rezerves daļas un sastāvdaļas, pārdošanas vietā:

- (a) nodrošina, ka daļas un sastāvdaļas ir apzīmētas atbilstoši VII pielikuma D daļas 2. punktam;
- (b) nodrošina garantiju lietotajām, pārražotajām vai pārjaunotajām daļām un sastāvdaļām.

### 33. pants

#### *Daļu un sastāvdaļu atkalizmantošana, pārražošana un pārjaunošana*

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis īsteno nepieciešamos stimulus, lai veicinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošana un pārjaunošanu, neatkarīgi no tā, vai daļas un sastāvdaļas demontētas transportlīdzekļa lietošanas vai kalpošanas laika beigu posmā.

Pirmajā daļā minētie stimuli var ietvert:

- (a) prasību uzturēšanas un remonta operatoriem piedāvāt klientiem saremontēt transportlīdzekli ar lietotām, pārražotām vai pārjaunotām daļām un sastāvdaļām papildus piedāvājumam saremontēt transportlīdzekli ar jaunām daļām un sastāvdaļām ar nosacījumu, ka šāda prasība ir formulēta tā, lai neradītu pārmērīgas izmaksas vai administratīvo slogu mikrouzņēmumiem un mazajiem uzņēmumiem;
- (b) ekonomisku stimulu izmantošanu, tai skaitā samazinātas pievienotās vērtības nodokļa likmes noteikšanu lietotām, pārražotām vai pārjaunotām rezerves daļām un sastāvdaļām.

Komisija veicina informācijas apmaiņu un paraugprakses kopīgošanu starp dalībvalstīm par šādiem stimulus.

2. Komisija pārbauda dalībvalstu īstenoto stimulu efektivitāti.

### 34. pants

#### *Atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītāji*

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā kalendārajā gadā pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis nodrošina, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori sasniedz šādus mērķrādītājus:
- (a) atkalizmantošana un atgūšana, rēķinot kopā, aptver vismaz 95 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā, izņemot baterijas;
- (b) atkalizmantošana un reciklēšana, rēķinot kopā, aptver vismaz 85 % no transportlīdzekļa vidējās masas gadā, izņemot baterijas.

2. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā kalendārajā gadā pēc 60 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis nodrošina, ka atkritumu apsaimniekošanas operatori sasniedz gada mērķrādītāju plastmasas reciklēšanai vismaz 30 % apmērā no kopējā plastmasas svara transportlīdzekļos, kurus nogādā atkritumu apsaimniekošanas operatoriem.

### 35. pants

#### *Aizliegums apglabāt atkritumu poligonos neinertus atkritumus*

No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] atkritumu poligonos nepieņem no nolietotiem transportlīdzekļiem iegūtas sasmalcinātas frakcijas, kas satur neinertus atkritumus un nav apstrādātas ar pēcsmalcināšanas tehnoloģiju.

### 36. pants

#### *Nolietotu transportlīdzekļu sūtījumi*

1. Nolietotus transportlīdzekļus drīkst apstrādāt ārpus Savienības ar nosacījumu, ka nolietoto transportlīdzekļu nosūtīšana atbilst Regulai (EK) Nr. 1013/2006.
2. Nolietotu transportlīdzekļu sūtījumus no Savienības uz trešo valsti saskaņā ar 1. punktu ieskaita 34. pantā noteikto pienākumu un mērķrādītāju izpildē tikai tad, ja nolietoto transportlīdzekļu eksportētājs iesniedz galamērķa kompetentās iestādes apstiprinātus apliecinājošus dokumentus, kas pierāda, ka apstrāde notikusi apstākļos, kuri kopumā ir līdzvērtīgi šajā regulā noteiktajām prasībām un citos Savienības tiesību aktos noteiktajām cilvēku veselības un vides aizsardzības prasībām.

## **V NODAĻA LIETOTI TRANSPORTLĪDZEKĻI UN TO EKSPORTS**

### **1. IEDAĻA**

#### **LIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU STATUSS**

### 37. pants

#### *Atšķirība starp lietotiem transportlīdzekļiem un nolietotiem transportlīdzekļiem*

Lai nodotu īpašumtiesības uz lietotu transportlīdzekli, transportlīdzekļa īpašnieks spēj pierādīt jebkurai fiziskai vai juridiskai personai, kas ir ieinteresēta pārņemt īpašumtiesības uz attiecīgo transportlīdzekli, vai kompetentajām iestādēm, ka transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis. Novērtējot lietota transportlīdzekļa stāvokli, transportlīdzekļa īpašnieks, citi ekonomikas dalībnieki un kompetentās iestādes pārlicinās, ka ir izpildīti I pielikumā noteiktie kritēriji, lai noteiktu, vai transportlīdzeklis nav nolietots transportlīdzeklis.

## 2. IEDAĻA

### LIETOTU TRANSPORTLĪDZEKĻU EKSPORTS

#### 38. pants

##### *Kontroles un prasības attiecībā uz lietotu transportlīdzekļu eksportu*

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] eksportam paredzētiem lietotiem transportlīdzekļiem piemēro šajā iedaļā noteiktās kontroles un prasības.
2. Šī iedaļa neskar citus šīs regulas noteikumus, kā arī citus Savienības tiesību aktus, kas reglamentē preču izlaišanu eksportam, jo īpaši Regulu (ES) Nr. 952/2013 un tās 46., 47., 267. un 269. pantu.
3. Lietotus transportlīdzekļus drīkst eksportēt tikai tad, ja tie:
  - (a) nav nolietoti transportlīdzekļi, pamatojoties uz I pielikumā uzskaitītajiem kritērijiem;
  - (b) tiek uzskatīti par esošiem labā tehniskā stāvoklī tajā dalībvalstī, kurā transportlīdzekļi pēdējoreiz reģistrēti, saskaņā ar Direktīvas 2014/45/ES 5. panta 1. punkta a) un b) apakšpunktu un 8. pantu.
4. Par katru eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekli muitas dienestiem sniedz vai dara pieejamu šādu informāciju:
  - (a) lietotā transportlīdzekļa identifikācijas numuru (*VIN*) un tās dalībvalsts identifikāciju, kurā transportlīdzeklis bijis pēdējoreiz reģistrēts;
  - (b) paziņojumu, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis atbilst punktā noteiktajām prasībām.
5. Lai pārliecinātos par atbilstību šai iedaļai attiecībā uz atļauju lietotu transportlīdzekli izlaist eksportam:
  - (a) līdz brīdim, kad sāk darboties 45. panta 4. punktā minētais starpsavienojums, muitas dienesti apmainās ar informāciju un sadarbojas ar kompetentajām iestādēm saskaņā ar 44. pantu un, ja nepieciešams, ņem vērā šādu informācijas apmaiņu un sadarbību, lai ļautu lietotu transportlīdzekli izlaist eksportam;
  - (b) kad ir sācis darboties 45. panta 4. punktā minētais starpsavienojums, piemēro 39. pantu, 40. panta 2. un 3. punktu un 42. panta 3. punktu, un paziņojumu sniegšana un cita informācijas apmaiņa saskaņā ar 41., 42. un 43. pantu notiek, izmantojot minētās elektroniskās sistēmas.
6. Eksportam paredzētam lietotam transportlīdzeklim:
  - (a) nepiemēro muitas procedūru, pamatojoties uz vienkāršotu deklarāciju, atbilstoši Regulas (ES) Nr. 952/2013 166. pantam;
  - (b) piemēro ierakstu deklarētāja reģistros atbilstoši Regulas (ES) Nr. 952/2013 182. pantam;
  - (c) piemēro pašnovērtējumu atbilstoši Regulas (ES) Nr. 952/2013 185. pantam.
7. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar šīs regulas 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai grozītu I pielikumā uzskaitītos kritērijus, pēc kuriem nosaka, vai lietots transportlīdzeklis ir nolietots transportlīdzeklis.

### 39. pants

#### *Informācijas par transportlīdzekļa statusu automatizēta verifikācija*

1. Pirms lietotu transportlīdzekļu izlaišanas eksportam muita elektroniski un automātiski, izmantojot 45. pantā minētās elektroniskās sistēmas, verificē, vai, pamatojoties uz transportlīdzekļa identifikācijas numuru un informāciju par pēdējās reģistrācijas dalībvalsti, transportlīdzeklis tiek uzskatīts par esošu labā tehniskā stāvoklī saskaņā ar 38. panta 3. punkta b) apakšpunktu.
2. Ja informācija, kas sniegta vai darīta pieejama muitai, neatbilst informācijai valsts transportlīdzekļu reģistros un valsts elektroniskajās sistēmās par transportlīdzekļu tehnisko stāvokli atbilstoši 1. punktam, muitas dienesti neizlaiž konkrēto transportlīdzekli eksportam un, izmantojot minētās sistēmas, par to informē attiecīgo ekonomikas dalībnieku.

### 40. pants

#### *Riska pārvaldība un muitas kontroles*

1. Lai panāktu 38. panta noteikumu izpildi, muitas dienesti veic eksportam paredzēto lietoto transportlīdzekļu kontroles atbilstoši Regulas (ES) Nr. 952/2013 46. un 47. pantam. Neskarot 39. pantu, šādas kontroles primāri pamato ar riska analīzi, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 952/2013 46. panta 2. punktā.
2. Papildus 1. punktā minētajai riska pārvaldībai, tiklīdz sāk darboties 45. pantā minētais starpsavienojums, muita izmanto šīs 45. panta 1. punktā noteiktās elektroniskās sistēmas, lai noteiktu, vai eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis atbilst īpašajiem nosacījumiem saistībā ar vides vai ceļu satiksmes drošības aizsardzību saskaņā ar šā panta 3. punktu.
3. Komisija ir pilnvarota saskaņā ar 50. pantu pieņemt deleģētos aktus, lai papildinātu šo regulu, nosakot 2. punktā minētos atbilstības nosacījumus, tai skaitā konkrētus nosacījumus, ko lietotu transportlīdzekļu importam piemēro importēšanas trešā valsts saistībā ar vides un ceļu satiksmes drošības aizsardzību, kad šī trešā valsts ir paziņojusi Komisijai šādus nosacījumus. Minētie nosacījumi ir verificējami attiecībā pret informāciju, kas pieejama 45. panta 1. punktā minētajās elektroniskajās sistēmās.

### 41. pants

#### *Apturēšana*

1. Ja ir pamatoti iemesli uzskatīt, ka eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis varētu neatbilst šīs iedaļas prasībām, muitas dienesti aptur konkrētā transportlīdzekļa izlaišanu eksportam. Tie arī nekavējoties informē kompetentās iestādes par apturēšanu un nosūta tām visu būtisko informāciju, kas vajadzīga, lai noteiktu, vai lietotais transportlīdzeklis atbilst šīs regulas prasībām un vai to var izlaist eksportam.
2. Lai noteiktu, vai lietots transportlīdzeklis, kam piemēro apturēšanu, kā minēts 1. punktā, atbilst šai regulai, kompetentās iestādes var no jebkuras konkrētā lietotā transportlīdzekļa eksportā iesaistītās personas pieprasīt papildu informāciju, tai skaitā informāciju par transportlīdzekļa pārdošanu vai tā īpašumtiesību nodošanu, piemēram, rēķina vai līguma kopiju un dokumentus, kas apliecina, ka lietotais transportlīdzeklis ir paredzēts turpmākai izmantošanai.

*42. pants*  
*Izlaišana eksportam*

1. Ja lietota transportlīdzekļa izlaišana eksportam ir apturēta saskaņā ar 41. pantu, konkrēto lietoto transportlīdzekli izlaiž eksportam, ja ir izpildītas visas pārējās prasības un formalitātes saistībā ar šādu izlaišanu un ja ir izpildīts kāds no šādiem nosacījumiem:
  - (a) kompetentās iestādes četru darbdienu laikā no apturēšanas sākuma nav pieprasījušas muitas dienestiem turpināt apturēšanu, vai
  - (b) kompetentās iestādes ir informējušas muitas dienestus, ka tās apstiprina izlaišanu eksportam atbilstoši šai iedaļai.
2. Izlaišanu eksportam neuzskata par pierādījumu atbilstībai Savienības tiesību aktiem un jo īpaši šai regulai un Regulai (ES) Nr. 952/2013.
3. Pēc katras lietota transportlīdzekļa izlaišanas eksportam muitas dienesti paziņo par izlaišanu eksportam tās dalībvalsts kompetentajām iestādēm, kurā attiecīgais transportlīdzeklis bijis reģistrēts eksporta laikā.

*43. pants*  
*Atteikums izlaist eksportam*

1. Ja kompetentā iestāde secina, ka lietots transportlīdzeklis, attiecībā uz kuru paziņots par apturēšanu saskaņā ar 41. pantu, neatbilst šai iedaļai, tās nekavējoties pieprasa muitas dienestiem neizlaist to eksportam un informē tās par neatbilstību.
2. Saņemot paziņojumu no kompetentās iestādes atbilstoši 1. punktam, muitas dienesti neizlaiž lietoto transportlīdzekli eksportam.

*44. pants*  
*Iestāžu sadarbība un informācijas apmaiņa*

1. Dalībvalstis savstarpēji palīdz cita citai šīs iedaļas īstenošanā, apmainoties ar informāciju divpusējā līmenī, jo īpaši lai pārliecinātos par transportlīdzekļa statusu, tai skaitā pārbaudītu transportlīdzekļa reģistrācijas statusu dalībvalstī, kurā tas iepriekš bijis reģistrēts.
2. Attiecīgā gadījumā dalībvalstu kompetentās iestādes arī sadarbojas ar trešo valstu administratīvajām iestādēm. Šāda sadarbība var ietvert būtiskās informācijas kopīgošanu, kopīgu inspekciju veikšanu un citu veidu savstarpēju palīdzību, ko uzskata par nepieciešamu, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamiem tiesību aktiem un noteikumiem, kuri reglamentē lietotu transportlīdzekļu eksportu.
3. Muitas dienesti un dalībvalstu kompetentās iestādes sadarbojas saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu un apmainās ar informāciju, kas nepieciešama to funkciju veikšanai saskaņā ar šo regulu, arī izmantojot elektroniskos līdzekļus. Muitas dienesti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 12. panta 1. punktu un 16. panta 1. punktu tās dalībvalsts kompetentajai iestādei, kurā ir nodibināts tirgus dalībnieks vai tirgotājs, var paziņot konfidenciālu informāciju, ko muitas dienesti ieguvuši, pildot savus pienākumus, vai kas muitas dienestiem ir sniegta konfidenciāli.

4. Ja kompetentās iestādes ir saņēmušas informāciju saskaņā ar šā panta 1., 2. un 3. punktu, tās var paziņot minēto informāciju citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm.
5. Ar risku saistītas informācijas apmaiņa notiek šādi:
  - (a) starp muitas dienestiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 46. panta 5. punktu;
  - (b) starp muitas dienestiem un Komisiju saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu;
  - (c) starp muitas dienestiem un kompetentajām iestādēm, tai skaitā citu dalībvalstu kompetentajām iestādēm, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 952/2013 47. panta 2. punktu.

#### *45. pants*

##### *Elektroniskās sistēmas*

1. Izmanto Komisijas izstrādāto elektronisko sistēmu *MOVE-HUB*, lai starp valsts transportlīdzekļu reģistriem un dalībvalstu elektroniskajām transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa sistēmām stāvokli apmainītos ar transportlīdzekļa identifikācijas numuru un informāciju par transportlīdzekļa reģistrāciju un tehnisko stāvokli, kā arī lai pievienotos ES vienloga videi muitas jomā, ja tas nepieciešams šajā iedaļā noteikto kontroļu un prasību izpildei.
2. Elektroniskā sistēma *MOVE-HUB*, kas minēta 1. punktā, nodrošina vismaz šādas funkcijas:
  - (a) datu apmaiņu reāllaikā ar valsts transportlīdzekļu reģistriem un ar to saistītajām dalībvalstu valsts elektroniskajām transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa sistēmām;
  - (b) Direktīvas 2014/45/ES II pielikumā minētajā tehniskās apskates sertifikātā sniegto datu automatizētu elektronisku pārbaudi par transportlīdzekļa reģistrācijas pirmo dienu, kā arī par dalībvalsti, kurā transportlīdzeklis bijis pēdējoreiz reģistrēts, kā minēts Direktīvā 1999/37/EK, lai noteiktu, vai eksportam paredzēts lietots transportlīdzeklis atbilst 38. pantā, 39. panta 1. punktā un 40. pantā noteiktajām prasībām;
  - (c) pieslēgšanos ES vienloga videi muitas jomā saskaņā ar Regulu (ES) 2022/2399, lai apmainītos ar datiem un atbalstītu 39. panta 1. punktā un 40. panta 2. punktā minētās informācijas apmaiņas procesu, kā arī lai atbalstītu 41., 42. un 43. pantā minētos paziņojumus;
  - (d) sadarbībai ar trešām valstīm atbilstoši 44. panta 2. punktam — elektronisku informācijas apmaiņu ar trešo valstu kompetentajām iestādēm, kas atbilstoši 40. panta 2. punktam paziņojušas Komisijai konkrētus nosacījumus lietotu transportlīdzekļu importam, kurus tās piemēro.
3. Dalībvalstis savus valsts transportlīdzekļu reģistrus un valsts elektroniskās transportlīdzekļu tehniskā stāvokļa sistēmas savieno ar 1. punktā minēto elektronisko sistēmu *MOVE-HUB*. Šis savienojums sāk darboties divu gadu laikā pēc 5. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanas.
4. Komisija 1. punktā minēto sistēmu *MOVE-HUB* savieno ar ES muitas vienloga dokumentu apmaiņas sistēmu, kas noteikta Regulas (ES) 2022/2399 4. pantā, lai

varētu veikt 39. pantā un 40. panta 2. punktā minētās kontroles un varētu sniegt 41., 42. un 43. pantā minētos paziņojumus. Šis savienojums sāk darboties četru gadu laikā pēc 5. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanas.

5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka nepieciešamo kārtību 2. punktā minēto *MOVE-HUB* funkciju īstenošanai, tai skaitā tehniskos aspektus, kas nepieciešami valsts elektronisko sistēmu savienošanai ar *MOVE-HUB*, nosacījumus savienošanai ar *MOVE-HUB*, valsts sistēmu nosūtāmos datus un formātu šo datu nosūtīšanai, izmantojot savstarpēji savienotās valsts sistēmas.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

## **VI NODAĻA IZPILDES PANĀKŠANA**

### *46. pants Inspekcijas*

1. Lai panāktu šīs regulas izpildi, dalībvalstis veic inspekcijas:
  - (a) pilnvarotos apstrādes punktos;
  - (b) pie remonta un uzturēšanas operatoriem;
  - (c) citās struktūrās un pie citiem ekonomikas dalībniekiem, kas var apstrādāt nolietotus transportlīdzekļus.
2. Inspekcijās pārbauda vismaz 10 % 1. punkta a) un c) apakšpunktā uzskaitīto operatoru katrā kalendārajā gadā.
3. Dalībvalstis arī veic inspekcijas par lietoto transportlīdzekļu eksportu, lai verificētu atbilstību 38. pantam.

### *47. pants*

#### *Sadarbība izpildes panākšanas jomā valsts līmenī un starp dalībvalstīm*

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visām attiecīgajām šīs regulas izpildes panākšanā iesaistītajām kompetentajām iestādēm ir iedarbīgi mehānismi, lai šīs iestādes uz vietas var sadarboties un koordinēt darbu attiecībā uz to izpildes panākšanas politikas pasākumu un darbību izstrādi un īstenošanu, kuras saistītas ar transportlīdzekļu reģistrācijas, noņemšanas no uzskaites, reģistrācijas apturēšanas un reģistrācijas atcelšanas pārraudzību, kā arī nelegālas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes novēršanu.
2. Dalībvalstis cita ar citu sadarbojas divpusēji un daudzpusēji, lai veicinātu nelegālas nolietotu transportlīdzekļu apstrādes novēršanu un atklāšanu. Tās apmainās ar būtisko informāciju par transportlīdzekļu reģistrāciju, noņemšanu no uzskaites un reģistrācijas apturēšanu un atcelšanu, izmantojot 45. pantā minēto elektronisko apmaiņas sistēmu. Tās arī apmainās ar relevantu informāciju par pilnvarotiem apstrādes punktiem un remonta un uzturēšanas operatoriem, kam nav atļaujtas kā pilnvarotiem apstrādes punktiem, un citām struktūrām un ekonomikas dalībniekiem, kas drīkst veikt darbības saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apstrādi. Dalībvalstis

dalās pieredzē un zināšanās par izpildes panākšanas pasākumiem izveidotās struktūrās.

Transportlīdzekļu reģistrācijas datu apmaiņa ietver piekļuvi datiem par sniegumu, veikto pārbaužu veidu un rezultātiem, un apmaiņu ar šādiem datiem ar dalībvalstu kompetentajām iestādēm, lai veicinātu šīs regulas izpildes panākšanu.

3. Dalībvalstis informē Komisiju par to, kuri to pastāvīgie darbinieki ir atbildīgi par šā panta 2. punktā un 44. pantā minēto sadarbību.

#### *48. pants*

##### *Sodi*

Līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis ievieš noteikumus par sodiem, kas piemērojami par šīs regulas 15. panta 1. punkta, 16. panta, 19. panta 1. punkta, 22. panta 1. un 2. punkta, 23. un 24. panta, 25. panta 1. un 2. punkta, 26.–32. panta un 34., 35., 37. un 38. panta pārkāpumiem, un veic pasākumus, kas nepieciešami, lai nodrošinātu to īstenošanu. Noteiktie sodi ir iedarbīgi, samērīgi un atturoši. Dalībvalstis minētos noteikumus un pasākumus nekavējoties dara zināmus Komisijai un nekavējoties paziņo tai par jebkādiem turpmākiem grozījumiem, kas tos ietekmē.

#### *49. pants*

##### *Ziņošana Komisijai*

1. No [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 36 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma] dalībvalstis apkopotā veidā par katru kalendāro gadu un formātā, ko Komisija noteikusi atbilstoši 5. punktam, dara publiski pieejamus šādus datus, kas balstīti uz informāciju un datiem, kuri saņemti no ražotājiem, ražotāju atbildības organizācijām un atkritumu apsaimniekošanas operatoriem:
  - (a) dalībvalstī reģistrēto transportlīdzekļu skaits;
  - (b) to transportlīdzekļu skaits, kas pirmo reizi darīti pieejami tirgū dalībvalsts teritorijā;
  - (c) dalībvalstī savākto un atsārņoto nolietoto transportlīdzekļu skaits un masa;
  - (d) dalībvalsts teritorijā reciklēto nolietoto transportlīdzekļu skaits un masa;
  - (e) to nolietoto transportlīdzekļu skaits un masa, kas eksportēti vai nosūtīti turpmākai apstrādei uz citu dalībvalsti vai trešo valsti;
  - (f) izdoto likvidācijas sertifikātu skaits;
  - (g) to daļu, sastāvdaļu un materiālu kopējais daudzums un masa, kas demontēti no nolietotiem transportlīdzekļiem šādam nolūkam:
    - i) atkalizmantošanai;
    - ii) pārražošanai vai pārjaunošanai;
    - iii) reciklēšanai;
    - iv) atgūšanai, ieskaitot enerģijas atgūšanu;
    - v) likvidēšanai;

- (h) to nolietoto transportlīdzekļu daudzums un masa, kuri apstrādāti citādi, nekā norādīts d) apakšpunktā;
- (i) aizbēršanai izmantoto nolietoto transportlīdzekļu daudzums un masa;
- (j) līmenis, kādā visi atkritumu apsaimniekošanas operatori, kas darbojas attiecīgajā dalībvalstī, ir sasnieguši 34. pantā noteiktos mērķrādītājus;
- (k) 30. panta 2. punktā noteiktā atbrīvojuma izmantošana un kā ziņotāja dalībvalsts to ir pārraudzījusi;
- (l) dati par ražotāju atbildības organizācijām, tai skaitā to pārstāvēto juridisko personu nosaukumi;
- (m) dati par 21. panta īstenošanu.

Dalībvalstis 1. punktā minētos datus dara publiski pieejamus 18 mēnešu laikā no tā pārskata perioda beigām, par kuru tie savākti. Dati ir mašīnlasāmi, šķirojami un meklējami, un tie atbilst atvērtajiem standartiem par to izmantojamību trešām personām. Kad pirmajā daļā minētie dati ir darīti pieejami, dalībvalstis par to informē Komisiju.

Pirmais pārskata periods ir pirmais kalendārais gads pēc 5. punktā minētā īstenošanas akta pieņemšanas.

2. Datus, ko dalībvalstis darījušas pieejamus saskaņā ar 1. punktu, iesniedz kopā ar kvalitātes pārbaudes ziņojumu. Šo informāciju paziņo formātā, ko Komisija noteikusi saskaņā ar 5. punktu.
3. Dalībvalstis reizi piecos gados sagatavo ziņojumu, kurā kopsavilkuma veidā apraksta:
  - (n) stimulus, kas ieviesti, lai veicinātu daļu un sastāvdaļu atkalizmantošanu, pārražošanu un pārjaunošanu saskaņā ar 33. pantu;
  - (a) to sodu un citu sankciju piemērošanu, kas to valsts tiesību aktos noteikti par šīs regulas pārkāpumiem un kas pieņemti saskaņā ar 48. pantu, ietverot sarakstu ar paziņoto pārkāpumu veidiem un veikto pasākumu veidiem;
  - (b) saskaņā ar 46. pantu veikto inspekciju rezultātus;
  - (c) definīciju “nolietots transportlīdzeklis” un “lietots transportlīdzeklis” piemērošanas veidu, kā arī praktiskās grūtības, kas radušās šajā kontekstā.

Dalībvalstis iesniedz minēto ziņojumu Komisijai sešu mēnešu laikā no tā piecu gadu perioda beigām, uz kuru tas attiecas. Pirmo ziņojumu Komisijai iesniedz līdz [*PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 6 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma*].

Komisija pārskata dalībvalstu iesniegtos ziņojumus un attiecīgā gadījumā sagatavo ziņojumus par saņemto informāciju, lai veicinātu informācijas apmaiņu par dalībvalstīs izmantoto paraugpraksi.

4. Šīs regulas īstenošanas pārraudzības nolūkā Komisija apkopo un pārskata informāciju, kas darīta pieejama saskaņā ar šo pantu.
5. Komisija pieņem īstenošanas aktus, ar kuriem nosaka:
  - (a) metodiku un noteikumus datu aprēķināšanai, verificācijai un paziņošanai saskaņā ar 1. punktu, tai skaitā:

- i) metodiku, ko izmanto, lai noteiktu to daļu, sastāvdaļu un materiālu daudzumu un masu, kurus demontē 1. punkta g), h) un i) apakšpunktā minētajiem nolūkiem;
  - ii) metodiku, ko izmanto, lai noteiktu reciklēto atkritumu masu, tai skaitā lai noteiktu aprēķināšanas punktus un mērījumu punktus, un, ja nepieciešams, iespējas piemērot vidējos zudumu rādītājus;
  - iii) metodiku, ko izmanto, lai aprēķinātu un verificētu 34. pantā minētos atkalizmantošanas, reciklēšanas un atgūšanas mērķrādītājus;
- (b) formātu, kas izmantojams 1. punktā minēto ziņojumu iesniegšanai Komisijai, kā arī kvalitātes pārbaudes ziņojuma formātu.

Minētos īstenošanas aktus pieņem saskaņā ar 51. panta 2. punktā minēto pārbaudes procedūru.

6. Ražotāji, ražotāju atbildības organizācijas, atkritumu apsaimniekošanas operatori un citi attiecīgie ekonomikas dalībnieki sniedz kompetentajām iestādēm precīzus un uzticamus datus, kas ļauj dalībvalstīm izpildīt to ziņošanas pienākumus saskaņā ar šo pantu.

## **VII NODAĻA**

### **DELEĢĒTĀS PILNVARAS UN KOMITEJU PROCEDŪRA**

#### *50. pants*

#### *Deleģēšanas īstenošana*

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.
2. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, kas minēti 5. panta 4. punktā, 6. panta 3. punktā, 6. panta 4. punktā, 7. panta 3. punktā, 9. panta 7. punktā, 11. panta 3. punktā, 12. panta 3. punktā, 21. panta 2. punktā, 22. panta 4. punktā, 27. panta 4. punktā, 38. panta 7. punktā un 40. panta 3. punktā, Komisijai piešķir uz piecu gadu laikposmu no [PB: lūdzu ierakstīt šīs regulas spēkā stāšanās datumu]. Komisija sagatavo ziņojumu par pilnvaru deleģēšanu vēlākais deviņus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām. Pilnvaru deleģēšana tiek automātiski pagarināta uz tāda paša ilguma laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome neiebilst pret šādu pagarinājumu vēlākais trīs mēnešus pirms katra laikposma beigām.
3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 4. punktā, 6. panta 3. punktā, 6. panta 4. punktā, 7. panta 3. punktā, 9. panta 7. punktā, 11. panta 3. punktā, 12. panta 3. punktā, 21. panta 2. punktā, 22. panta 4. punktā, 27. panta 4. punktā, 38. panta 7. punktā un 40. panta 3. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.
4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar katras dalībvalsts norīkotajiem ekspertiem saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.
6. Saskaņā ar 5. panta 4. punktu, 6. panta 3. punktu, 6. panta 4. punktu, 7. panta 3. punktu, 9. panta 7. punktu, 11. panta 3. punktu, 12. panta 3. punktu, 21. panta 2. punktu, 22. panta 4. punktu, 27. panta 4. punktu, 38. panta 7. punktu un 40. panta 3. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divos mēnešos no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus, vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

#### *51. pants*

#### *Komiteju procedūra*

1. Komisijai palīdz komiteja, kas izveidota ar Direktīvas 2008/98/EEK 39. pantu. Minētā komiteja ir komiteja Regulas (ES) Nr. 182/2011 nozīmē.
2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Regulas (ES) Nr. 182/2011 5. pantu.

## **VIII NODAĻA GROZĪJUMI**

#### *53. pants*

#### *Grozījumi Regulā (ES) 2019/1020*

Regulas (ES) 2019/1020 II pielikuma 10. un 11. punktu svītros.

#### *54. pants*

#### *Grozījumi Regulā (ES) 2018/858*

Regulas (ES) 2018/858 II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas X pielikumu.

## **IX NODAĻA NOBEIGUMA NOTEIKUMI**

#### *55. pants*

#### *Pārskatīšana*

1. Līdz 203\*. gada 31. decembrim [*PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā gadā pēc 95 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma*] Komisija veic pārskatīšanu un sagatavo ziņojumu par šīs regulas piemērošanu un tās ietekmi uz vidi, cilvēku veselību un vienotā tirgus darbību un iesniedz minēto ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei.
2. Ņemot vērā tehnikas attīstību un dalībvalstu gūto praktisko pieredzi, kā arī jebkādu Regulas (EK) Nr. 1907/2006 pārskatīšanu, Komisija savā ziņojumā iekļauj šādu šīs regulas aspektu izvērtējumu:
  - (a) vajadzība paplašināt šīs regulas darbības jomu, jo īpaši II un III nodaļas noteikumus, kā arī IV nodaļas II iedaļu, tos attiecinot uz L3e, L4e, L5e, L6e un

L7e kategorijas transportlīdzekļiem, kā tie definēti Regulas (ES) 168/2013 4. panta 2. punkta c)–g) apakšpunktā, kā arī M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> un O kategorijas transportlīdzekļiem, kā tie definēti Regulas (ES) 2018/858 4. panta 1. punktā;

- (b) pasākumi saistībā ar informācijas sniegšanu par transportlīdzekļos esošām bažas raisošām vielām un vajadzība ieviest papildu noteikumus par bažas raisošām vielām, kas varētu ietekmēt transportlīdzekļu reciklēšanu augstā kvalitātē to kalpošanas laika beigās;
- (c) IV nodaļā noteiktie pasākumi saistībā ar nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu, tai skaitā 34. pantā noteikto mērķrādītāju līmeņi un vajadzība tos pārskatīt;
- (d) pārkāpumi un 48. pantā noteikto sodu iedarbīgums, samērīgums un atturošais spēks;
- (e) vajadzība grozīt šīs regulas 5. pantu.

#### 56. pants

##### *Atcelšana un pārejas noteikumi*

1. Direktīvu 2000/53/EK atceļ no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 12 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

Tomēr turpina piemērot šādus Direktīvas 2000/53/EK noteikumus:

- (a) 4. panta 2. punktu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 71 mēneša no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];
  - (b) 5. panta 4. punkta otro daļu, 6. panta 3. punkta otro daļu, 7. panta 1. punktu, 8. panta 3. un 4. punktu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];
  - (c) 7. panta 2. punkta b) apakšpunktu līdz 20\*\* gada 31. decembrim [PB: lūdzu ierakstīt gadu — pēdējā diena nākamajā gadā pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];
  - (d) 9. panta 1.a punkta pirmo un trešo daļu, 1.b punktu un 1.d punktu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];
  - (e) 9. panta 1. punkta otro daļu līdz [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 59 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma];
2. Direktīvu 2005/64/EK atceļ no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 71 mēneša no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].  
Tomēr tās 6. panta 3. punktu atceļ no [PB: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pēdējā diena nākamajā mēnesī pēc 35 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].
  3. Atsauces uz atceltajām direktīvām uzskata par atsaucēm uz šo regulu, un tās lasa saskaņā ar atbilstības tabulām XI pielikumā.

*57. pants*  
*Stāšanās spēkā un piemērošana*

1. Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.
2. To piemēro no [OP: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 12 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

Tomēr 54. pantu piemēro no [OP: lūdzu ierakstīt datumu, kas ir pirmā diena nākamajā mēnesī pēc 72 mēnešiem no šīs regulas spēkā stāšanās datuma].

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā —*  
*priekšsēdētāja*

*Padomes vārdā —*  
*priekšsēdētājs*

## TIESĪBU AKTA PRIEKŠLIKUMA FINANŠU PĀRSKATS

### **1. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS**

#### **1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums**

#### **1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma**

#### **1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:**

#### **1.4. Mērķi**

*1.4.1. Vispārīgie mērķi*

*1.4.2. Konkrētie mērķi*

*1.4.3. Sagaidāmie rezultāti un ietekme*

*1.4.4. Snieguma rādītāji*

#### **1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums**

*1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās prasības, tostarp detalizēti izstrādāts iniciatīvas izvēšanas grafiks*

*1.5.2. Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai papildināmība). Šā punkta nozīmē "Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība" ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

*1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas*

*1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem*

*1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums*

#### **1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme**

#### **1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes**

### **2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI**

#### **2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi**

#### **2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma**

*2.2.1. Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

*2.2.2. Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

*2.2.3. Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

#### **2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi**

### **3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME**

- 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas**
- 3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām**
  - 3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām*
  - 3.2.2. Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām*
  - 3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām*
    - 3.2.3.1. Aplēstās cilvēkresursu vajadzības*
  - 3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu*
  - 3.2.5. Trešo personu iemaksas*
- 3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem**

## PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS KONTEKSTS

### 1.1. Priekšlikuma/iniciatīvas nosaukums

Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par apritīguma prasībām transportlīdzekļu konstrukcijai un par nolietotu transportlīdzekļu apsaimniekošanu un ar ko groza Regulas (ES) 2018/858 un 2019/1020 un atceļ Direktīvas 2000/53/EK un 2005/64/EK

### 1.2. Attiecīgā rīcībpolitikas joma

Politikas jomas: 03 Vienotais tirgus  
09 Vide

Darbības: 09 02 02 Vides un klimata pasākumu programma (*LIFE*) — aprites ekonomika un dzīves kvalitāte  
03 02 01 01 Iekšējā preču un pakalpojumu tirgus darbība un attīstība

### 1.3. Priekšlikums/iniciatīva attiecas uz:

jaunu darbību

jaunu darbību, pamatojoties uz izmēģinājuma projektu / sagatavošanas darbību<sup>71</sup>

esošas darbības pagarināšanu

vienas vai vairāku darbību apvienošanu vai pārorientēšanu uz citu/jaunu darbību

### 1.4. Mērķi

#### 1.4.1. Vispārīgie mērķi

Uzlabot ES iekšējā tirgus darbību, mazinot negatīvo ietekmi uz vidi, kas saistīta ar transportlīdzekļu konstrukciju, ražošanu, kalpošanas laiku un apstrādi kalpošanas laika beigās, un sniedzot ieguldījumu autobūves un reciklēšanas nozaru ilgtspējā.

#### 1.4.2. Konkrētie mērķi

##### **Konstrukcija un ražošana**

– Veicināt un palielināt transportlīdzekļu daļu, sastāvdaļu un materiālu demontāžu, atkalizmantošanu, pārražošanu un reciklēšanu.

– Palielināt reciklēto materiālu izmantošanu transportlīdzekļu ražošanā, tādējādi stimulējot reciklēšanu, mazinot stratēģisko atkarību no izejvielām un atbalstot autobūves nozares dekarbonizāciju.

– Palielināt apritīgumu attiecībā uz kravas automobiļiem, autobusiem, piekabēm un konkrētiem L kategorijas transportlīdzekļiem, uz kuriem patlaban neattiecas NTL un 3R tipa apstiprinājuma tiesību akti.

##### **Apstrāde kalpošanas laika beigās**

– Uzlabot nolietotu transportlīdzekļu apstrādi, palielinot atkalizmantoto, pārražoto un reciklēto materiālu daudzumu un kvalitāti, tādējādi mazinot vidisko pēdu, kas saistīta ar kalpošanas laika beigu posmu.

<sup>71</sup> Kā minēts Finanšu regulas 58. panta 2. punkta a) vai b) apakšpunktā.

– Palielināt NTL savākšanu ES un nodrošināt, ka no ES eksportētie lietotie transportlīdzekļi ir labā tehniskā stāvoklī, lai tiktu samazināts “zudušo transportlīdzekļu” skaits un to vidiskā pēda.

#### 1.4.3. *Sagaidāmie rezultāti un ietekme*

*Norādīt, kādai vajadzētu būt priekšlikuma/iniciatīvas ietekmei uz labuma guvējiem / mērķgrupām.*

– Labāka ražošanas saskaņošana attiecībā pret transportlīdzekļu atkritumu posmiem.  
– Reciklēšanas stimulēšana, stratēģiskās atkarības no izejvielām un enerģijas mazināšana.  
– Autobūves nozares dekarbonizācijas atbalstīšana.  
– Ar transportlīdzekļu reciklēšanu saistītās vidiskās pēdas mazināšana.  
– ES ārējās piesārņojuma pēdas un ar sliktā tehniskā stāvoklī esošu lietotu transportlīdzekļu eksportu saistīto risku ceļu satiksmes drošībai mazināšana.  
– Apritīguma palielināšana un patlaban neaptverto transportlīdzekļu pienācīgas apstrādes nodrošināšana.

#### 1.4.4. *Snieguma rādītāji*

*Norādīt progresa un sasniegumu pārraudzības indikatorus.*

– Uzlabota transportlīdzekļu reciklējamība un atkalizmantojamība  
– Integrētāka izjaukšanas informācija apstrādes operatoriem  
– Mazākas remonta izmaksas, izmantojot lietotas rezerves daļas  
– Uzlabota transportlīdzekļu savākšana, samazināts zemas kvalitātes lietotu un nolietotu transportlīdzekļu eksports  
– Samazināts nelegāli un neformāli apstrādāto transportlīdzekļu skaits  
– Palielināts atkalizmantoto un reciklēto daļu un sastāvdaļu apjoms  
– Palielināts reciklēto, augstākā kvalitātē reciklēto un reciklēto kritiskāko un stratēģiskāko materiālu apjoms, mazinot atkarību  
– Samazināta atkarība no enerģijas metāla un plastmasas ražošanā  
– Mazāks poligonos apglabāto atkritumu apjoms  
– Augstāks reciklētā satura izmantošanas īpatsvars plastmasai un, iespējams, citiem materiāliem jaunos transportlīdzekļos  
– Ievērojams siltumnīcefekta gāzu emisiju aiztaupījums, ko nodrošinās uzlabota efektivitāte  
– Samazināts gaisa piesārņojums un ceļu satiksmes negadījumu skaits importētājās valstīs, ko nodrošinās transportlīdzekļu augstāka kvalitāte un labāks tehniskais stāvoklis  
– Zemākas remonta izmaksas transportlīdzekļu īpašniekiem  
– Lielāki ieņēmumi, ko nodrošinās uzlabota savākšana un apstrāde  
– Uzlaboti otrreizējo izejvielu, jo īpaši plastmasas, tirgi  
– Samazināts gaisa piesārņojums, jo palielināsies plastmasas reciklēšana  
– Ievērojams nodarbinātības palielinājums  
– Samazināta ārējā ietekme uz vidi, ko rada nepareiza atkritumu apsaimniekošana  
– Vairāk legālu ienākumu un lielāki nodokļu ieņēmumi  
– Uzlabota patlaban neaptverto transportlīdzekļu atkalizmantošana un reciklēšana

## 1.5. Priekšlikuma/iniciatīvas pamatojums

### 1.5.1. Īstermiņā vai ilgtermiņā izpildāmās prasības, tajā skaitā detalizēti izstrādāts iniciatīvas izvēšanas grafiks

Detalizēti izstrādātās prasības būs jāpieņem, pieņemot īstenošanas/deleģētos aktus 1–8 gadu laikā. No šīs ierosinātās regulas izrietēs virkne darbību, kas izpaudīsies kā pilnvaras, deleģētie vai īstenošanas lēmumi un ietekmes novērtējuma ziņojumi.

Darbības aptvers konsekventu definīciju un uzlabotu pārliecināšanos par atbilstību reciklējamības, atkalizmantojamības, demontējamības un apritīguma informācijas prasībām, reciklētā satura deklarācijas. Attiecībā uz savākšanu un apstrādi dažādi noteikumi prasa noteikt detalizētākas specifikācijas par savākšanu un apstrādi, tai skaitā atkalizmantošanas un reciklēšanas mērķrādītāju aprēķināšanas noteikumus un noteikumus par elektronisku informācijas apmaiņu starp dalībvalstīm, lai būtu iespējama reģistru sadarbība un racionalizētu muitas kontroļu veikšana. Papildu harmonizēšanas elementi ir saistīti ar vienotu kritēriju noteikšanu PRA maksu modulācijai un pārrobežu PRA.

Konkrētāk (termiņš uzdevumu izpildei mēnešos pēc stāšanās spēkā):

- 3R rādītāju noteikšanas metodikas uzlabošana (36 mēneši);
- uzlabots riska novērtējums par atlikušajiem izņēmumiem attiecībā uz bīstamām vielām ar *ECHA* atbalstu (24 mēneši), ar akumulatoru baterijām saistītu vielu ierobežojumu izņēmumu pārņemšana uz Bateriju regulu, vispārīga pārskatīšana un pielāgošana *REACH/Omnibus* regulai (96 mēneši);
- aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi par reciklēto saturu plastmasai (24 mēneši), priekšizpēte reciklētā satura mērķrādītāju noteikšanai tēraudam (36 mēneši) un citiem materiāliem (36 mēneši), deklarāciju formāti citiem materiāliem, tai skaitā kritiski svarīgām izejvielām (60 mēneši);
- demontējamības prasību precizēšana *EV* akumulatoru baterijām un e-piedziņas elektromotoriem un vispārīga demontāžas informācija par citām būtiskām sastāvdaļām, tai skaitā selektīvās apstrādes VII pielikuma grozīšana (36 mēneši), informācijas prasību atjaunināšana (72 mēneši);
- apritīguma stratēģijas prasību precizēšana un harmonizēta ziņošana (36 mēneši);
- apzīmēšanas prasības plastmasas daļām (atjaunina pēc 72 mēnešiem), *EV* akumulatoru baterijām un e-piedziņas elektromotoriem atbilstoši Bateriju regulai un *KSI* akta prasībām (36 mēneši)
- ziņošanas pienākumu grozīšana attiecībā uz eksportu un aprēķināšanas noteikumu grozīšana attiecībā uz apstrādes sniegumu (24 mēneši);
- esošās ziņošanas un formātu grozīšana ziņojumiem par apstrādes veiktspēju, kas patlaban ir balstīti uz Komisijas Lēmumu 2005/293 (izpilda *ESTAT*), jo īpaši par demontētām akumulatoru baterijām un e-piedziņas elektromotoriem (36 mēneši);
- tipa apstiprinājuma formātu un tipa apstiprinātājām iestādēm iesniedzamās informācijas mapes atjaunināšana (no 24 līdz 48 mēnešiem, izmantojot esošo pilnvarojumu);
- transportlīdzekļa apritīguma pases kritēriju izstrāde (84 mēneši);

– harmonizēta PRA maksa (60 mēneši) un pārrobežu PRA sadarbības kritēriji (36 mēneši);

– kritēriji lietotu transportlīdzekļu eksportam, tehniskā stāvokļa prasības un transportlīdzekļu reģistrācijas informācijas savietojamība (48 mēneši);

– vienloģa sistēmas IT izstrāde un TAXUD ĢD atbalsts informācijas nosūtīšanai muitas iestādēm, izmantojot MOVE-HUB (84 mēneši) — rezerves daļu tirgus darbības izvērtējums (96 mēneši, pārskatīšanas klauzula);

– pakāpeniska pieeja transportlīdzekļu kategoriju tvēruma paplašināšanai un gatavošanās pārskatīšanai (96 mēneši).

1.5.2. *Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība (tās pamatā var būt dažādi faktori, piemēram, koordinēšanas radītie ieguvumi, juridiskā noteiktība, lielāka rezultativitāte vai papildināmība). Šā punkta nozīmē “Savienības iesaistīšanās pievienotā vērtība” ir vērtība, kas veidojas Savienības iesaistīšanās rezultātā un kas papildina vērtību, kura veidotos, ja dalībvalstis rīkotos atsevišķi.*

#### **Eiropas līmeņa rīcības pamatojums (*ex ante*)**

Ir jāmodernizē pašreizējā NTL direktīva, kas pieņemta pirms vairāk nekā 20 gadiem, lai nodrošinātu, ka ražotāji, importētāji un ekonomikas dalībnieki ir stimulēti sasniegt zaļā kursa mērķus un spēj sniegt ieguldījumu Aprites ekonomikas rīcības plāna īstenošanā.

Minēto direktīvu izvērtējums liecina, ka ir vajadzīgi ievērojami uzlabojumi, lai sekmētu autobūves nozares pāreju uz aprites ekonomiku, tādējādi mazinot vidisko pēdu, kas saistīta ar transportlīdzekļu ražošanu un apstrādi to kalpošanas laika beigās, un stiprinot autobūves un reciklēšanas nozares ilgtspēju Eiropā.

Tā kā autobūves nozarē patlaban notiek apjomīga pārkārtošanās ar pārorientāciju uz elektriskajiem transportlīdzekļiem, tas nozīmē, ka transportlīdzekļu vidiskās pēdas lielākā daļa tiks pārvirzīta no lietošanas posma uz ražošanas un reciklēšanas posmiem un ka būs vajadzīgas nozīmīgas kritiski svarīgu izejvielu (KSI) piegādes.

#### **Sagaidāmā Savienības pievienotā vērtība (*ex post*)**

Šī darbība mazina izrietošo palielināto ES rūpniecības piegādes ķēžu neaizsargātību, jo īpaši attiecībā uz kritiski svarīgām izejvielām, kas ir būtiskas ES stratēģiskajai autonomijai. Tajā pašā laikā uzlabota savākšanas un apstrādes kvalitāte veicina reciklēto materiālu plašāku izmantošanu, atbalstot pāreju uz oglekļneitrālu ekonomiku par līdz pat 14 miljoniem tonnu CO<sub>2</sub> ekvivalenta gadā līdz 2040. gadam.

Pievienotā vērtība, ko rada ES pieeja vienotas regulas veidā, izpaužas tādējādi, ka tiek nodrošināta transportlīdzekļu konstruēšanas un ražošanas posmā noteikto prasību saskaņotība tipa apstiprinājuma ietvaros ar prasībām savākšanas un atkritumu posmos. Ir vajadzīga uzlabota sinhronizācija, lai nodrošinātu saglabātu atkalizmantošanā, pārražošanā un reciklēšanā iegūto daļu, sastāvdaļu un materiālu ekonomisko un vidisko kvalitāti.

### 1.5.3. Līdzīgas līdzšinējās pieredzes rezultātā gūtās atziņas

Šī regula seko Bateriju regulas — kas nodrošina visaptverošu satvaru bateriju apritīguma uzlabošanai — piemēram. Vairāki noteikumi papildina ilgtspējas prasības attiecībā uz *EV* akumulatoru baterijām, kas veido vislielāko nākotnes apakšsektoru atbilstoši Bateriju regulai. Ar šo regulu šajos nozares tiesību aktos par atkritumiem, kas pilnībā jāintegrē tipa apstiprinājuma satvarā, tiek detalizēti noteiktas vajadzības pēc uzlabotas kritiski un stratēģiski svarīgo izejvielu plānošanas, ražošanas un atgūšanas, kas aplūkota nesen pieņemtajā KSI aktā, it īpaši attiecībā uz pastāvīgo magnētu materiāliem transportlīdzekļu e-piedziņas elektromotoros.

### 1.5.4. Saderība ar daudzgadu finanšu shēmu un iespējamā sinerģija ar citiem atbilstošiem instrumentiem

Eiropas Komisija ierosina vērienīgu atveseļošanas plānu, kura pamatā ir papildināts ilgtermiņa budžets nākamajai daudzgadu finanšu shēmai un jauns atveseļošanas instruments — *Next Generation EU*.

Eiropas zaļais kurss būs ES atveseļošanas stratēģijas pamatā. Tas ietver mērķi nodrošināt tīrāku transportu un loģistiku, tai skaitā e-mobilitāti, kas ir galvenais faktors, kurš veicina esponenciālu palielinājumu pieprasījumam pēc akumulatoru baterijām, e-piedziņas elektromotoriem un daudzām citām KSI un stratēģiski svarīgām izejvielām, ieskaitot šajos procesos integrēto ražošanas enerģiju.

Šīs regulas mērķus atbalsta daudzgadu finanšu shēma un *Next Generation EU* — tie abi uzsver finansējuma un ieguldījumu nozīmi Eiropas ekonomikas pārejā uz klimatneitrālas un aprites ekonomikas modeļiem. Tie ir ieguldījumi, kuru mērķis ir modernizēt atkritumu apsaimniekošanu, palielināt konkrētu atkritumu plūsmu reciklēšanas jaudu un veicināt kvalitatīvu reciklēšanu un inovāciju.

Aprite ekonomika ir arī iekļauta pētniecības programmas “Apvārsnis Eiropa” matricā, jo īpaši tās apritīguma partnerībā, un ir viens no pīlāriem vides un klimata pasākumu programmā (*LIFE*) 2021.–2027. gadam. Tam visam būs svarīga nozīme, lai nodrošinātu ilgtspējīgu Eiropas konkurētspēju šajā jomā, kā arī sekmētu tās ekonomiku, izaugsmi un labbūtību. Paredzams, ka nākamajā DFS ES turpinās veicināt pētniecību šajā jomā un ar to saistītajās jomās.

### 1.5.5. Dažādo pieejamo finansēšanas iespēju, tostarp pārdales iespējas, novērtējums

Racionalizācijai un konsekvences uzlabošanai vielu ierobežojumu novērtēšanā, lai nodrošinātu saskaņotību ierosinātās pieejas īstenošanā attiecībā uz saistītajām iniciatīvām, piemēram, *EPSR*, Bateriju regulu un KSI aktu, kas pauž līdzīgu vajadzību pēc speciālām zināšanām, vispiemērotākā būs *ECHA* (vielu riska novērtējumi) un *JRC* (metodiku un procedūru izstrāde).

Attiecībā uz *JRC* darbu varētu balstīt uz līdzšinējo *JRC* izpēti ietekmes novērtējumam par reciklētā satura mērķrādītājiem un verifikācijas noteikumiem par akumulatoru bateriju reciklēšanas rādītājiem, un uz pašreizējām *JRC* iniciatīvām attiecībā uz *PIER*, kā arī *JRC* darbībām, kas veiktas *GROW* ĢD uzdevumā saistībā ar turpmākiem politikas pasākumiem KSI jomā (0,837 miljoni EUR). *JRC* apsvērs, kā

vislabāk nodrošināt sinerģiju un atbalstu šajā darbā sadarbībā ar *ENV* ĢD un *GROW* ĢD.

Attiecībā uz IT sistēmas izstrādi un datu apmaiņu muitas kontrolēm *TAXUD* ĢD un *MOVE* ĢD personāla un resursu vajadzības ir saistītas ar transportlīdzekļu reģistrācijas informācijas digitalizāciju *MOVE-HUB* un atspoguļo vērienīgo mērķi ierobežot zemas kvalitātes un sliktā tehniskā stāvoklī esošu transportlīdzekļu eksportu uz trešām valstīm, lai risinātu pastāvīgo problēmu saistībā nezināmo transportlīdzekļu atrašanās vietu. Ilgtermiņā šī IT izstrāde atbalsta transportlīdzekļu reģistrācijas informācijas turpmāku digitalizāciju, kas tiek apsvērta saistībā ar *MOVE* ĢD direktīvu, kuras attiecas uz šo jautājumu un kuras plānots pieņemt vēlāk 2023. gadā, notiekošo pārskatīšanu.

Attiecībā uz apritīguma stratēģiju, transportlīdzekļa apritīguma pases kritērijiem, kā arī ar PRA saistītajām prasībām ārējie līgumslēdzēji ir vizīdevīgākajā situācijā, lai sniegtu nepieciešamo tehnisko atbalstu (0,500 miljoni EUR, ko nodrošinās *GROW* ĢD). Tas pats attiecas uz atbalsta pētījumiem par apstrādes prasībām, rezerves daļu tirgu darbību, gatavošanos vielu ierobežojumu izņēmumu pārskatīšanai (0,075 miljoni EUR) un paredzēto pakāpenisko pieeju darbības jomas paplašināšanai (0,575 miljoni EUR, ko nodrošinās *ENV* ĢD 2024.–2027. gadam).

## 1.6. Priekšlikuma/iniciatīvas ilgums un finansiālā ietekme

### Ierobežots ilgums

- Priekšlikuma/iniciatīvas darbības laiks: [DD.MM.]GGGG.–[DD.MM.]GGGG.
- Finansiālā ietekme uz saistību apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam, uz maksājumu apropriācijām — no GGGG. līdz GGGG. gadam.

### Beztermiņa

- Īstenošana ar uzsākšanas periodu no 2025. līdz 2028. gadam,
- pēc kura notiek pilna mēroga darbība un pilnīga īstenošana aptuveni 2032. gadā.

## 1.7. Plānotās budžeta izpildes metodes<sup>72</sup>

### Komisijas īstenota tieša pārvaldība:

- ko veic tās struktūrvienības, tostarp personāls Savienības delegācijās;
- ko veic izpildaģentūras.

### Dalīta pārvaldība kopā ar dalībvalstīm

### Netieša pārvaldība, kurā budžeta izpildes uzdevumi uzticēti:

- trešām valstīm vai to norīkotām struktūrām;
- starptautiskām organizācijām un to aģentūrām (precizēt);

<sup>72</sup> Sīkāku informāciju par budžeta izpildes metodēm un atsauces uz Finanšu regulu skatīt *BUDGpedia* tīmekļa vietnē: <https://myintracom.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- EIB un Eiropas Investīciju fondam;
- Finanšu regulas 70. un 71. pantā minētajām struktūrām;
- publisko tiesību subjektiem;
- privāttiesību subjektiem, kas veic sabiedrisko pakalpojumu sniedzēju uzdevumus, tādā mērā, kādā tiem ir pienācīgas finanšu garantijas;
- dalībvalstu privāttiesību subjektiem, kuriem ir uzticēta publiskā un privātā sektora partnerības īstenošana un ir pienācīgas finanšu garantijas;
- personām, kurām, ievērojot Līguma par Eiropas Savienību V sadaļu, uzticēts īstenot konkrētas KĀDP darbības un kuras ir noteiktas attiecīgajā pamataktā.
- *Ja norādīti vairāki pārvaldības veidi, sniegt papildu informāciju iedaļā "Piezīmes".*

#### Piezīmes

Tieša pārvaldība, ko īsteno *ENV* ĢD, *GROW* ĢD, *MOVE* ĢD, *TAXUD* ĢD, un administratīvas vienošanās ar *JRC*.

## **2. PĀRVALDĪBAS PASĀKUMI**

### **2.1. Pārraudzības un ziņošanas noteikumi**

*Norādīt biežumu un nosacījumus.*

Iniciatīva ietver iepirkumu, administratīvu vienošanos ar JRC un ietekmi uz Komisijas cilvēkresursiem.

### **2.2. Pārvaldības un kontroles sistēma**

2.2.1. *Ierosināto pārvaldības veidu, finansējuma apgūšanas mehānismu, maksāšanas kārtības un kontroles stratēģijas pamatojums*

Nepiemēro

2.2.2. *Informācija par apzinātajiem riskiem un risku mazināšanai izveidoto iekšējās kontroles sistēmu*

Nepiemēro

2.2.3. *Kontroles izmaksefektivitātes (kontroles izmaksu attiecība pret attiecīgo pārvaldīto līdzekļu vērtību) aplēse un pamatojums un gaidāmā kļūdu riska līmeņa novērtējums (maksājumu izdarīšanas brīdī un slēgšanas brīdī)*

Nepiemēro

### **2.3. Krāpšanas un pārkāpumu novēršanas pasākumi**

*Norādīt esošos vai plānotos novēršanas pasākumus un citus pretpasākumus, piemēram, krāpšanas apkarošanas stratēģijā iekļautos pasākumus.*

Nepiemēro

### 3. PRIEKŠLIKUMA/INICIATĪVAS APLĒSTĀ FINANSIĀLĀ IETEKME

#### 3.1. Attiecīgās daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijas un budžeta izdevumu pozīcijas

- Esošās budžeta pozīcijas

*Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām*

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif. 73	no EBTA valstīm <sup>74</sup>	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm <sup>75</sup>	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
1	03.02.01.01 Iekšējā preču un pakalpojumu tirgus darbība un attīstība	Dif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ
3	09.02.02 — Aprites ekonomika un dzīves kvalitāte	Dif.	JĀ	NĒ	NĒ	NĒ
7	20.02.01.01 Līgumdarbinieki	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ
7	20.02.01.03 Valsts civildienesta ierēdņi, kas uz laiku piesaistīti iestādei	Nedif.	NĒ	NĒ	NĒ	NĒ

- Jaunveidojamās budžeta pozīcijas

*Sarindotas pa daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorijām un budžeta pozīcijām*

Daudzgadu finanšu shēmas izdevumu kategorija	Budžeta pozīcija	Izdevumu veids	Iemaksas			
	Numurs	Dif./nedif.	no EBTA valstīm	no kandidātvalstīm un potenciālajām kandidātvalstīm	no citām trešām valstīm	citi piešķirtie ieņēmumi
	Nepiemēro					

<sup>73</sup> Dif. — diferencētās apropriācijas, nedif. — nediferencētās apropriācijas.

<sup>74</sup> EBTA — Eiropas Brīvās tirdzniecības asociācija.

<sup>75</sup> Kandidātvalstis un attiecīgā gadījumā potenciālās kandidātvalstis no Rietumbalkāniem.

### 3.2. Priekšlikuma aplēstā finansiālā ietekme uz apropriācijām

#### 3.2.1. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz darbības apropriācijām

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgas darbības apropriācijas
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgas šādas darbības apropriācijas:

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

<b>Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	1	Vienotais tirgus, inovācija un digitālā joma
--	---	--

ĢD: <i>GROW</i>	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	<b>KOPĀ</b> 2024.– 2027. gads
Pamatdarbības izdevumi, atbalsta pētījumi	Saistības	(1a)	-	0,250	-	0,250	<b>0,500</b>
	Maksājumi	(2a)	-	0,250	-	0,250	<b>0,500</b>
<b>KOPĀ apropriācijas</b> <b><i>GROW ĢD</i></b>	Saistības	= 1a + 1b + 3	-	<b>0,250</b>	-	<b>0,250</b>	<b>0,500</b>
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	-	<b>0,250</b>	-	<b>0,250</b>	<b>0,500</b>

*GROW* ĢD ir aplēsis, ka atjauninātās metodikas izstrādei attiecībā uz 3R rādītājiem, akumulatoru bateriju un e-piedziņas elektromotoru demontējamības kritērijiem un elektronisko informācijas apmaiņu par ierosināto transportlīdzekļa apritīguma pasi ir vajadzīgi attiecīgi (0,250 miljoni EUR, 0,250 miljoni EUR).

Būs vajadzīgi noteikti papildu resursi 2028.–2033. gada laikposmā, lai turpinātu darbu pēc pašreizējās DFS beigām 2027. gadā: attiecībā uz *GROW* ĢD plānotā kopējā summa laikposmam no 2028. gada līdz pilnīgai īstenošanai aptuveni 2032. gadā tehniskajiem pētījumiem ir 0,150 miljoni EUR.

Norādītā summa būs arī vajadzīga, lai finansētu administratīvo vienošanos attiecīgo daļu, kas jāapspriež starp *ENV* ĢD / *GROW* ĢD un *JRC*, un pētījumu un datu iepirkumam saistībā ar *GROW* ĢD noteikumiem (atjaunināta metodika attiecībā uz 3R rādītājiem, demontējamības kritēriji akumulatoru baterijām un e-piedziņas elektromotoriem un elektroniskā informācija apmaiņa ierosinātajai transportlīdzekļa apritīguma pasei). Tiks ņemta vērā ievērojama sinerģija ar *JRC* patlaban sniegto politikas atbalstu attiecībā uz KSI aktu.



miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

<b>Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija</b>	3	Dabas resursi un vide
--	---	-----------------------

ĢD: <i>ENV</i>	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	<b>KOPĀ</b> 2024.– 2027. ga ds
<i>ENV</i> ĢD pamatdarbības izdevumi, atbalsta pētījumi	Saistības	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	<b>0,575</b>
	Maksājumi	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	<b>0,575</b>
Līdzdeleģējums <i>TAXUD</i> ĢD, muitas vienloga izveide	Saistības	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	<b>0,550</b>
	Maksājumi	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	<b>0,550</b>
Līdzdeleģējums <i>MOVE</i> ĢD, IT atbalsts	Saistības	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	<b>0,465</b>
	Maksājumi	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	<b>0,465</b>
Administratīvais nolīgums ar <i>JRC</i>	Saistības	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	<b>0,837</b>
	Maksājumi	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	<b>0,837</b>
<b>KOPĀ apropriācijas <i>ENV</i> ĢD</b>	Saistības	= 1a + 1b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	<b>2,427</b>
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	<b>2,427</b>

*ENV* ĢD ir aplēsis vajadzību pēc tehniskā atbalsta pētījumiem (no 2024. līdz 2031. gadam) par reciklēto plastmasas sastāvu un ķīmikāliju reciklēšanas iespējām (0,100 miljoni EUR), pētījuma, lai noteiktu reciklētā tērauda mērķlīmeņus (0,100 miljoni EUR), plašākas priekšizpētes par reciklēto KSI, alumīnija un magnija saturu (0,100 miljoni EUR 2027. gadā), kritērijiem PRA maksu modulācijai (0,050 miljoni EUR), kvalitātes prasībām attiecībā uz *PST* tehnoloģijām (0,050 miljoni EUR), PRA pārrobežu sadarbības mehānisma (0,100 miljoni EUR), gatavošanās vielu ierobežojumu izņēmumu pārskatīšanai (0,075 miljoni EUR) un noteikumiem reciklēšanas snieguma aprēķināšanai un verificācijai par kopumā (0,575 miljoniem EUR) laikposmam no 2024. līdz 2027. gadam.

*JRC*, visticamāk, būs svarīga nozīme atbalsta sniegšanā Komisijai saistībā ar daļu vajadzīgā tehniskā darba, kā minēts iepriekš, lai izstrādātu reciklētā satura specifikācijas, noteikumus par akumulatoru bateriju un ar KSI bagātu e-piedziņas elektromotoru demontējamību un aprēķinu un verificācijas noteikumus saistībā ar apstrādi. Iespējama administratīva vienošanās var aptvert aplēstās vajadzības (0,837 miljoni EUR 2024.–

2027. gadam), vienlaikus palielinot sinerģiju ar saistītajiem uzdevumiem saskaņā ar priekšlikumiem par KSI aktu, Produktu ilgtspējas ekodizaina regulu, Vienreizlietojamās plastmasas direktīvu un Iepakojuma un iepakojuma atkritumu regulu.

Līdzdeleģējums tiek piemērots no *ENV ĢD* uz *TAXUD ĢD* un *MOVE ĢD*, lai digitalizētu transportlīdzekļu reģistrācijas informāciju, paplašinot IT sistēmas nolūkā izveidot transportlīdzekļu reģistru digitalizācijas savietojamību un sekundāri ieviest reāllaika eksporta kontroles, pievienojoties muitas vienloga sistēmai laikposmam no 2024. līdz 2027. gadam

Būs vajadzīgi noteikti papildu resursi 2028.–2033. gada laikposmā, lai turpinātu darbu pēc pašreizējās DFS beigām 2027. gadā:

- (c) attiecībā uz *ENV ĢD* plānotā kopējā summa laikposmam no 2028. gada līdz pilnīgai īstenošanai aptuveni 2032. gadā tehniskajiem pētījumiem ir 0,550 miljoni EUR;
- (d) attiecībā uz *TAXUD ĢD* plānotā kopējā summa laikposmam no 2028. gada līdz pilnīgai īstenošanai aptuveni 2032. gadā IT izvēršanai ir 0,500 miljoni EUR;
- (e) resursi *JRC* vajadzībām iespējama papildu administratīvas vienošanās veidā par kopējo summu 0,335 miljoni EUR par 2028.–2032. gadu.

<b>KOPĀ apropriācijas</b> daudzgadu finanšu shēmas <b>1.–6. izdevumu kategorijā</b> (atsauces summa)	Saistības	= 4 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	<b>2,927</b>
	Maksājumi	= 5 + 6	0,250	0,769	0,683	1,225	<b>2,927</b>

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Daudz gadu finanšu shēmas izdevumu kategorija		7	Administratīvie izdevumi				
ENV ĢD, TAXUD ĢD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	KOPĀ 2024.– 2027. gads
Cilvēkresursi, ENV ĢD	Saistības	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	<b>1,055</b>
	Maksājumi	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	<b>1,055</b>
Cilvēkresursi, TAXUD ĢD	Saistības	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	<b>0,364</b>
	Maksājumi	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	<b>0,364</b>
<b>KOPĀ apropriācijas daudz gadu finanšu shēmas 7. izdevumu kategorijā GROW ĢD, TAXUD ĢD vajadzībām</b>	Saistības	= 1a + 1b + 3	<b>0,139</b>	<b>0,366</b>	<b>0,457</b>	<b>0,457</b>	<b>1,419</b>
	Maksājumi	= 2a + 2b + 3	<b>0,139</b>	<b>0,366</b>	<b>0,457</b>	<b>0,457</b>	<b>1,419</b>

Pamatojumu personāla vajadzībām sk. 3.2.3. iedaļā turpmāk.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	KOPĀ 2024.– 2027. gads
<b>KOPĀ apropriācijas daudz gadu finanšu shēmas 1.–7. izdevumu kategorijā</b>	Saistības	0,389	1,135	1,140	1,682	<b>4,346</b>
	Maksājumi	0,389	1,135	1,140	1,682	<b>4,346</b>

3.2.2. *Aplēstais iznākums, ko dos finansējums no darbības apropriācijām*

Saistību apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Norādīt mērķus un iznākumus	Veids 76	Vidējās izmaksas	Gads N		Gads N+1		Gads N+2		Gads N+3		Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)						KOPĀ		
			Nr.	Izmak- sas	Nr.	Izmak- sas	Nr.	Izmak- sas	Nr.	Izmak- sas	Nr.	Izmak- sas	Nr.	Izmak- sas	Nr.	Izmak- sas	Kopā Nr.	Kopējās izmaksas	
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 1 <sup>77</sup> ...																			
— Iznākums																			
— Iznākums																			
— Iznākums																			
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 1																			
KONKRĒTAIS MĒRĶIS Nr. 2 ...																			
— Iznākums																			
Starpsumma — konkrētais mērķis Nr. 2																			
<b>KOPSUMMAS</b>																			

<sup>76</sup> Iznākumi ir attiecīgie ražojumi vai pakalpojumi (piemēram, finansēto studentu apmaiņu skaits, uzbūvēto ceļu garums kilometros, utt.).

<sup>77</sup> Konkrētie mērķi, kas norādīti 1.4.2. punktā “Konkrētais(-ie) mērķis(-i)”.

### 3.2.3. Kopsavilkums par aplēsto ietekmi uz administratīvajām apropriācijām

#### 3.2.3.1. Aplēstās prasības attiecībā uz administratīvajām apropriācijām Komisijā

- Priekšlikumam/iniciatīvai nav vajadzīgi cilvēkresursi
- Priekšlikumam/iniciatīvai ir vajadzīgi šādi cilvēkresursi:

*Aplēse izsakāma ar pilnslodzes ekvivalentu*

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	<b>KOPĀ</b> 2024.– 2027. gad ā
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības) <i>GROW</i> ĢD: <i>TA</i>					
20 01 02 01 (Galvenā mītne un Komisijas pārstāvniecības) <i>ENV</i> ĢD: <i>TA</i>					
20 01 02 03 (Delegācijas)					
01 01 01 01 (Netiešā pētniecība)					
01 01 01 11 (Tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)					
20 02 01 ( <i>AC, END, INT</i> , ko finansē no vispārīgajām apropriācijām), <i>ENV</i> ĢD	1,5	3	3,5	3,5	<b>11,5</b>
20 02 01 ( <i>AC, END, INT</i> , ko finansē no vispārīgajām apropriācijām), <i>TAXUD</i> ĢD	0,0	1,0	1,5	1,5	<b>4,0</b>
	— delegācijās				
01 01 01 02 ( <i>AC, END, INT</i> — netiešā pētniecība)					
01 01 01 12 ( <i>AC, END, INT</i> — tiešā pētniecība)					
Citas budžeta pozīcijas (norādīt)					
<b>KOPĀ</b>	<b>1,5</b>	<b>4,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>15,5</b>

Nepieciešamie cilvēkresursi tiks nodrošināti, izmantojot attiecīgā ĢD darbiniekus, kuri jau ir iesaistīti konkrētās darbības pārvaldībā un/vai ir pārgrupēti attiecīgajā ĢD, vajadzības gadījumā izmantojot arī vadošajam ĢD gada budžeta sadales procedūrā piešķirtos papildu resursus un ņemot vērā budžeta ierobežojumus.

#### Veicamo uzdevumu apraksts:

Ierēdņi un pagaidu darbinieki	Vispārīgai pārvaldībai nav vajadzīgas papildu TP amata vietas. Sagaidāmo uzraudzību visiem sarunu veikšanas uzdevumiem 2024. gadā un sekundāro tiesību aktu sagatavošanu, izstrādi un pieņemšanu saskaņā ar ierosinātajiem termiņiem nodrošinās esošais <i>TA</i> personāls.
Ārštata darbinieki	Papildu tehniskos uzdevumus <i>GROW</i> ĢD vadībā nodrošinās esošie darbinieki papildinājumā ar <i>ENV</i> ĢD un <i>JRC</i> tehnisko zinātību (ja tiks panākta vienošanās): – 3R rādītāju noteikšanas metodikas uzlabošana; – uzlabots riska novērtējums par atlikušajiem izņēmumiem attiecībā uz bīstamām vielām ar <i>ECHA</i> atbalstu, ar akumulatoru baterijām saistītu vielu ierobežojumu izņēmumu pārvešana uz Bateriju regulu, vispārīga pārskatīšana un pielāgošana <i>REACH/Omnibus</i> regulai; – demontējamības prasību precizēšana <i>EV</i> akumulatoru baterijām un e-piedziņas elektromotoriem un vispārīga demontāžas informācija par citām būtiskām sastāvdaļām, tai skaitā selektīvās apstrādes <i>IV</i> pielikuma grozīšana, informācijas

	<p>prasību atjaunināšana (<i>JRC</i> atbalsts);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– apritīguma stratēģijas prasību precizēšana;</li> <li>– apzīmēšanas prasības plastmasas daļām (atjaunina pēc 72 mēnešiem), <i>EV</i> akumulatoru baterijām un e-piedziņas elektromotoriem atbilstoši Bateriju regulai un KSI akta prasībām (36 mēneši);</li> <li>– tipa apstiprinājuma formātu un tipa apstiprinātājām iestādēm iesniedzamās informācijas mapes atjaunināšana;</li> <li>– transportlīdzekļa apritīguma pases kritēriju izstrāde.</li> </ul> <p><i>ENV</i> ĢD būs vajadzīgi papildu uzdevumi, ko nodrošinās papildu <i>CA</i> un <i>END</i> amata vietas. Attiecībā uz <i>ENV</i> ĢD tam vajadzētu būt 1,0 <i>FTE</i> <i>END</i>, sākot no 2024. gada, ko papildinās attiecīgi 0,5 <i>FTE</i> <i>CA</i> amata vietas 2024. gadam, 2,0 <i>FTE</i> <i>CA</i> amata vietas 2025. gadam un 2,5 <i>FTE</i> <i>CA</i> amata vietas 2026. un 2027. gadam, lai veiktu tehnisko darbu, ar <i>JRC</i> atbalstu, ja par to tiks panākta vienošanās, tai skaitā:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aprēķināšanas un verifikācijas noteikumi reciklētajam plastmasas saturam, priekšizpēte reciklētā satura mērķrādītāju noteikšanai tēraudam, plašāka tehniskā un ekonomiskā priekšizpēte par KSI (<i>GROW</i> ĢD un <i>JRC</i> atbalsts);</li> <li>- ziņošanas pienākumu grozīšana attiecībā uz eksportu un aprēķināšanas noteikumu grozīšana attiecībā uz apstrādes sniegumu (<i>JRC</i> atbalsts);</li> <li>- kvalitātes prasības apstrādes operatoriem un <i>PST</i>;</li> <li>- harmonizēta <i>PRA</i> maksa un pārrobežu <i>PRA</i> sadarbības kritēriji;</li> <li>- kritēriji lietotu transportlīdzekļu eksportam;</li> <li>- rezerves daļu tirgus darbības izvērtējums (96 mēneši, pārskatīšanas klauzula);</li> <li>- pakāpeniska pieeja transportlīdzekļu kategoriju tvēruma paplašināšanai un gatavošanās pārskatīšanai (96 mēneši).</li> </ul> <p>Attiecībā uz <i>TAXUD</i> ĢD ir paredzētas 1,0 <i>FTE</i> 2025. gadam un 1,5 <i>FTE</i> <i>CA</i> amata vietas 2026. un 2027. gadam, un <i>MOVE</i> ĢD uzdevumus nodrošinās esošie darbinieki ar <i>ENV</i> ĢD tehnisko atbalstu (nodrošinās iepriekš uzskaitītie <i>ENV</i> ĢD darbinieki):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- tehniskā stāvokļa prasības īstenošana un transportlīdzekļu informācijas savietojamība;</li> <li>- vienloga sistēmas IT izstrāde un <i>TAXUD</i> ĢD atbalsts informācijas nodošanai muitas dienestiem <i>MOVE-HUB</i> ietvaros.</li> </ul>
--	---

### 3.2.4. Saderība ar pašreizējo daudzgadu finanšu shēmu

Priekšlikumam/iniciatīvai:

- pilnībā pietiek ar līdzekļiem daudzgadu finanšu shēmas (DFS) attiecīgajā izdevumu kategorijā
- jāizmanto no DFS attiecīgās izdevumu kategorijas nepiešķirtās rezerves un/vai īpašie instrumenti, kas noteikti DFS regulā
- jāpārskata DFS

### 3.2.5. Trešo personu iemaksas

Priekšlikums/iniciatīva:

- neparedz trešo personu līdzfinansējumu
- paredz šādu trešo personu sniegtu līdzfinansējumu atbilstoši šādai aplēsei:

Apropriācijas miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

	Gads N <sup>78</sup>	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)			Kopā
Norādīt līdzfinansētāju struktūru								
KOPĀ līdzfinansētās apropriācijas								

<sup>78</sup>

Gads N ir gads, kurā priekšlikumu/iniciatīvu sāk īstenot. Aizstāt "N" ar sagaidāmo pirmo īstenošanas gadu (piemēram, 2021.). Tas pats attiecas uz turpmākajiem gadiem.

### 3.3. Aplēstā ietekme uz ieņēmumiem

- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli neietekmē ieņēmumus.
- Priekšlikums/iniciatīva finansiāli ietekmē:
  - pašu resursus
  - citus ieņēmumus
- Atzīmējiet, ja ieņēmumi ir piešķirti izdevumu pozīcijām

miljonos EUR (trīs zīmes aiz komata)

Budžeta pozīcija:	ieņēmumu	Kārtējā finanšu gadā pieejamās apropriācijas	Priekšlikuma/iniciatīvas ietekme					
			Gads N	Gads N+1	Gads N+2	Gads N+3	Norādīt tik gadu, cik nepieciešams ietekmes ilguma atspoguļošanai (sk. 1.6. punktu)	
..... pants								

Attiecībā uz piešķirtajiem ieņēmumiem norādīt attiecīgās budžeta izdevumu pozīcijas.

Citas piezīmes (piemēram, metode/formula, ko izmanto, lai aprēķinātu ietekmi uz ieņēmumiem, vai jebkura cita informācija).